



Digitized by the Internet Archive
in 2022 with funding from
University of Toronto

<https://archive.org/details/31761115485625>



Status of Women Canada

Performance Report

For the period ending
March 31, 2003



The Estimates Documents

Each year, the government prepares Estimates in support of its request to Parliament for authority to spend public monies. This request is formalized through the tabling of appropriation bills in Parliament.

The Estimates of the Government of Canada are structured in several parts. Beginning with an overview of total government spending in Part I, the documents become increasingly more specific. Part II outlines spending according to departments, agencies and programs and contains the proposed wording of the conditions governing spending which Parliament will be asked to approve.

The *Report on Plans and Priorities* provides additional detail on each department and its programs primarily in terms of more strategically oriented planning and results information with a focus on outcomes.

The *Departmental Performance Report* provides a focus on results-based accountability by reporting on accomplishments achieved against the performance expectations and results commitments as set out in the spring *Report on Plans and Priorities*.

The Estimates, along with the Minister of Finance's Budget, reflect the government's annual budget planning and resource allocation priorities. In combination with the subsequent reporting of financial results in the Public Accounts and of accomplishments achieved in Departmental Performance Reports, this material helps Parliament hold the government to account for the allocation and management of funds.

©Minister of Public Works and Government Services Canada — 2003

This document is available in multiple formats upon request.

This document is available on the TBS Web site at the following address: www.tbs-sct.gc.ca.

Available in Canada through your local bookseller or by mail from
Canadian Government Publishing — PWGSC
Ottawa, Canada K1A 0S9

Catalogue No. BT31-4/13-2003

ISBN 0-660-62441-9



Foreword

In the spring of 2000, the President of the Treasury Board tabled in Parliament the document "Results for Canadians: A Management Framework for the Government of Canada". This document sets a clear agenda for improving and modernising management practices in federal departments and agencies.

Four key management commitments form the basis for this vision of how the Government will deliver their services and benefits to Canadians in the new millennium. In this vision, departments and agencies recognise that they exist to serve Canadians and that a "citizen focus" shapes all activities, programs and services. This vision commits the Government of Canada to manage its business by the highest public service values. Responsible spending means spending wisely on the things that matter to Canadians. And finally, this vision sets a clear focus on results – the impact and effects of programs.

Departmental performance reports play a key role in the cycle of planning, monitoring, evaluating, and reporting results to Parliament and citizens on behalf of ministers. Departments and agencies are encouraged to prepare their reports following principles for effective performance reporting (provided in the *Guide to Preparing the 2003 Departmental Performance Report*: http://www.tbs-sct.gc.ca/rma/dpr/02-03/guidance/gl-ld_e.asp). Based on these principles, an effective report provides a coherent and balanced picture of performance that is brief and to the point. It focuses on outcomes - benefits to Canadians and Canadian society - and describes the contribution the organisation has made toward those outcomes. It sets the department's performance in context, associates performance with earlier commitments, explains any changes, and discusses risks and challenges faced by the organisation in delivering on these commitments. Achievements realised in partnership with other governmental and non-governmental organisations are also discussed. Supporting the need for responsible spending, it links resources to results. Finally, the report is credible because it substantiates the performance information with appropriate methodologies and relevant data.

In performance reports, departments and agencies strive to respond to the ongoing and evolving information needs of parliamentarians and Canadians. The input of parliamentarians and other readers can do much to improve these reports over time. The reader is encouraged to assess the performance reports of organisations according to the established principles, and provide comments to departments and agencies to help them improve in their next planning and reporting cycle.

This report is accessible from the Treasury Board of Canada Secretariat Internet site:
<http://www.tbs-sct.gc.ca/rma/dpr/dpre.asp>

Comments or questions can be directed to:

Results-based Management Directorate
Treasury Board of Canada Secretariat
L'Esplanade Laurier
Ottawa, Ontario K1A 0R5
OR at: rma-mrr@tbs-sct.gc.ca

Table of Contents



Section I: Message from the Secretary of State (Status of Women)

Section II: Departmental Performance

1.1. Vision, Values, Mission and Objectives

1.2. Reporting Structure

1.3. Performance Objectives, Priorities and Corporate Long-Term

1.4. Performance of the Department (2000-2001)

1.5. Performance of the Department (2001-2002)

1.6. Departmental Performance Report (2002-2003)

1.7. Departmental Performance Report (2003-2004)

Status of Women Canada

2.1. Federal Government

2.2. Provincial Government

Section III: Other Information

Appendix A: Departmental Performance

Appendix B: Gender Feedback Form

Performance Report

For the period ending
March 31, 2003

The Honourable Jean Augustine, P.C., M.P.
Secretary of State (Status of Women)

Table of Contents

Section I: Message from the Secretary of State (Status of Women)	1
Section II: Departmental Performance	3
2.1 Mandate, Vision, Mission and Roles	3
2.2 Reporting Context.....	3
2.3 Performance Results Expectations and Corporate Logic Map	7
2.4 Presentation of Financial Information per Outcome.....	8
2.5 Departmental Accomplishments.....	8
2.5.1 Strengthened and More Equitable Public Policy	9
2.5.2 A Broader Range of Informed and Effective Stakeholders	15
2.6 How SWC Contributes to Horizontal Initiatives	22
Section III: Financial Performance	23
3.1 Financial Performance Overview	23
3.2 Financial Summary Tables	23
Section IV: Other Information	26
Appendix I: Departmental Effectiveness	27
Appendix II: Reader Feedback Form	29

This performance report, the corresponding plan as well as the other public reports, may be consulted at any time on the Status of Women Canada Web site at
<http://www.swc-cfc.gc.ca> under *Publications*.

Section I: Message from the Secretary of State (Status of Women)

I am pleased to present the *Departmental Performance Report* for Status of Women Canada, for the period ending March 31, 2003.

Canada's greatest successes in building better communities have been built on partnerships – at all levels of government and between all sectors of society. Status of Women Canada's work in advancing women's human rights and gender equality for all is no exception. Indeed, partnerships are at the very heart of fulfilling the Government of Canada's Agenda for Gender Equality, which I am leading, in collaboration with key departments, to achieve measurable results for Canadians.

The challenges are many but perhaps the greatest risk is that our work as a government will advance too slowly to make a difference where it is needed most – among Canada's most vulnerable citizens and communities. These include Aboriginal women, immigrant women, sole-support mothers, women victims of violence, women who have been trafficked and older women, to name only a few.

Over the past year, I have met with more than 75 women's and other equality-seeking organizations across Canada to hear first-hand their priorities and challenges. At the same time, we all face ongoing challenges, including a rapidly changing global context, new and emerging issues of importance to women, and Canada's geographic vastness and diverse cultural mosaic. Together, they contribute to the complexities and the choices we have. In facing these challenges and making choices on where and how to act, we must ensure we are inclusive of the realities of all people, not just the mainstream or the privileged few.

The experience of those most vulnerable members of society and those outside the mainstream shows that we are not there yet in achieving gender equality and women's human rights. In spite of the progress of the last 35 years and in spite of the common perception that the women's movement fulfilled its goal, there is still much that remains to be done on many fronts.

The Agenda for Gender Equality is our roadmap on the journey toward equality. It guides the Government of Canada's efforts in building partnerships, being accountable and providing measurable results to Canadians. Along the way, we must be innovative, creative and responsive to change, as well as strong in the face of backlash, which is sometimes an unfortunate side effect of advancing human rights.

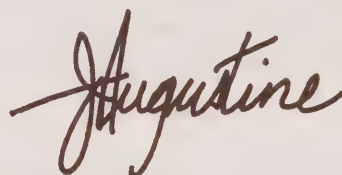
Creating awareness is a basic part therefore, of the work of Status of Women Canada. Steadily, we are increasing awareness, interest and capacity among partners, organizations and communities. This, in turn, enables them to address issues and concerns pertaining to gender equality and advancing women's human rights in every area of Canada.

We must focus on the possible – what we can do to deliver on our horizontal mandate, and we must do it with excellence and dedication. Whether in its role as a knowledge broker between Canadians and policy makers, as a portal of information, or as a centre of expertise, Status of Women Canada is advancing gender equality in Canada, and encouraging this vital work in other sectors of government, business and the community, as well as internationally.

Working in partnerships, we are seeing very encouraging short- and mid-term outcomes in advancing gender equality, and you will find examples in this report. Through training in gender-based analysis, using a targeted approach, funding and supporting equality-building initiatives in all parts of Canada, holding consultations with stakeholders, producing gender-based policy research, and working with all levels of government and with the international community, Status of Women Canada has noted progress this past year – perhaps more than ever before.

By consistently promoting the application of gender-based analysis at the federal level, Status of Women Canada helps the realities of both women and men to be more visibly reflected in all areas of government policy, programs and services. Status of Women Canada takes pride in its work, confident that it is helping to ensure that Canadians everywhere can live better, more fulfilling lives.

I welcome feedback on this report. Your input will help us build on our accomplishments and contribute to improving our approach to advancing gender equality effectively, efficiently and for the benefit of all Canadians.

A handwritten signature in dark ink, reading "Augustine". The signature is fluid and cursive, with a large, stylized initial "A".

The Honourable Jean Augustine, P.C., M.P.
Secretary of State (Status of Women)

Section II: Departmental Performance

2.1 Mandate, Vision, Mission and Roles

The mandate of Status of Women Canada (SWC) is to “coordinate policy with respect to the status of women and administer related programs.” This was set out in Order-in-Council 1976-779 and the Appropriation Action 1976-77.

Vision of Status of Women Canada:

To play a key role in fulfilling the Government of Canada’s commitment to building a society that is inclusive and respectful of all Canadians, by promoting gender equality, and the inclusion and participation of the full diversity of women and girls in Canada.

Mission and Business Line:

To promote gender equality and the full participation of all women in the economic, social, cultural and political life of the country.

Roles the Department has identified to advance gender equality in Canada:

- *knowledge broker between the Canadian public and federal policy-makers;*
- *portal of information on gender equality issues; and*
- *centre of expertise.*

(For more details, refer to 2002-03 Report on Plans and Priorities, p. 6.)

2.2 Reporting Context

This Performance Report highlights the progress of Status of Women Canada (SWC) in implementing its 2001-2004 Strategic Plan during fiscal year 2002-03. SWC continues to focus on three priority areas: increasing women’s economic autonomy; eliminating violence against women; and promoting women’s human rights. Because of its size, the Department is required to focus its efforts on selected issues within these three areas to bring results to Canadians. Choices also take into account the public policy environment, and the context in which the Department can best advance gender equality.

In keeping with these priorities, the Department works with a range of partners and stakeholders to contribute to the development of policies, programs and services that respond to the diverse realities of women and men in Canada. SWC enables the Government of Canada to offer strengthened and equitable public policy that will benefit all Canadians – women, men and children alike. In this work, SWC’s priorities continue

to support the commitments of the Government of Canada, as expressed in the 2001 Speech from the Throne and the 2003 Federal Budget.

Under the Government of Canada's Agenda for Gender Equality (AGE), Status of Women Canada takes a multi-faceted approach to fulfilling this goal, using gender-based analysis (GBA) to assist the Government of Canada to mainstream gender in public policy. To do this, SWC encourages other federal departments to carry out pilot projects and other targeted efforts. These focused activities are intended to help build the capacity of government departments and other institutions to integrate the unique realities of women and men into their policies, programs and services.

SWC also builds knowledge and awareness of gender equality and women's issues, and their implications for public policy. The Department funds research that brings the gender dimensions of policy issues into the public domain. It also supports women's and other equality-seeking organizations as they build their own capacity to advance women's human rights and gender equality, and to engage effectively in the development of public policy. By holding policy dialogue with stakeholders, SWC also ensures their views and perspectives are taken into account in engendering public policy.

As a State Party to the United Nations Convention on the Elimination of All Forms of Discrimination against Women (CEDAW), Canada has agreed to take all appropriate domestic measures to ensure women can enjoy full human rights and fundamental freedoms. In January 2003, as part of its commitment to report, SWC presented Canada's Fifth Report to the United Nations.

Following that presentation, the CEDAW Committee provided its observations on Canada's progress in advancing women's equality and made recommendations for improvement. This information can be found online at http://www.swc-cfc.gc.ca/pubs/0662320506/200210_0662320506_e.html. The recommendations focused on a number of issues, including the high levels of poverty among women; the situation of vulnerable groups, such as Aboriginal women, trafficked women and live-in caregivers; and the implementation of GBA across the Federal Government. SWC will take these recommendations into account in its future work.

Operating Environment

The context in which Status of Women Canada works today in advancing gender equality and women's human rights is one in which many Canadians believe the work is done – that equality for all has been achieved, and that neither women nor men suffer any disadvantage based on gender. In some sectors of society, there is even an atmosphere of backlash against advancing gender equality and bringing related issues to the forefront of the political agenda.

The world's experience has shown, time and again, that maintaining and achieving human rights and equality requires vigilance. In pursuing its mission, SWC recognizes that outstanding equality gaps require much needed attention. Treating women identically

to men will not ensure equal outcomes – that “one-size-fits-all” policies do not work, especially for the sectors of society where Canadian citizens have been marginalized, excluded or ignored. As a result, substantive equality is often much more complex and difficult to achieve.

In Canada, where we enjoy a high quality of life and a solid foundation of human rights, it can be easy to forget how fragile and recent many of our advances really are.

There is also an increasing demand for accountability in meeting the commitments Canada has made to advance gender equality. In addition to CEDAW’s observations, some sectors of Canadian society have called for another Royal Commission on the Status of Women, or some equivalent mechanisms, to review progress on Canada’s commitments to achieve measurable results on gender equality.

As a first step in meeting those expectations, Status of Women Canada has begun to build the foundation for a results-based management structure. The Department’s horizontal mandate presents a number of challenges in this regard. SWC has direct control over its funding programs and its projects to build capacity on GBA. The results SWC seeks in its work to benefit Canadians, however, can only be achieved when other departments and institutions work in partnership with the Department. This situation introduces a level of uncertainty as to whether results can be achieved on the issues the Department selects.

Under the Agenda for Gender Equality (AGE), the Department strives to overcome this challenge. AGE provides for greater emphasis on:

- developing partnerships focused on targeted initiatives or pilot projects;
- establishing mechanisms to achieve greater coordination and cooperation among government departments; and
- greater accountability to Canadians.

These steps are necessary if other departments are to carry out their commitments to GBA. In turn, this will put Canada in a better position to meet its commitments to achieving gender equality and ultimately, measurable results for all Canadians. These goals, however, will only be possible if there is a change in culture across government.

In this effort to be more accountable, Status of Women Canada will establish clearer links between results achieved through short-term initiatives affecting specific sectors and those achieved through long-term change that benefits Canadian society, as a whole. Often, a desired impact is only achieved through a series of building blocks – i.e. increasing awareness, building knowledge and capacity, carrying out targeted policy initiatives and laying the foundation for institutional change.

Strengthening these links not only requires a change in culture and process within government, but also among SWC’s stakeholders. In developing partnerships with them, the Department has begun to foster a supportive and empowering environment – one that promotes culture change through continuous learning and the exchange of experiences.

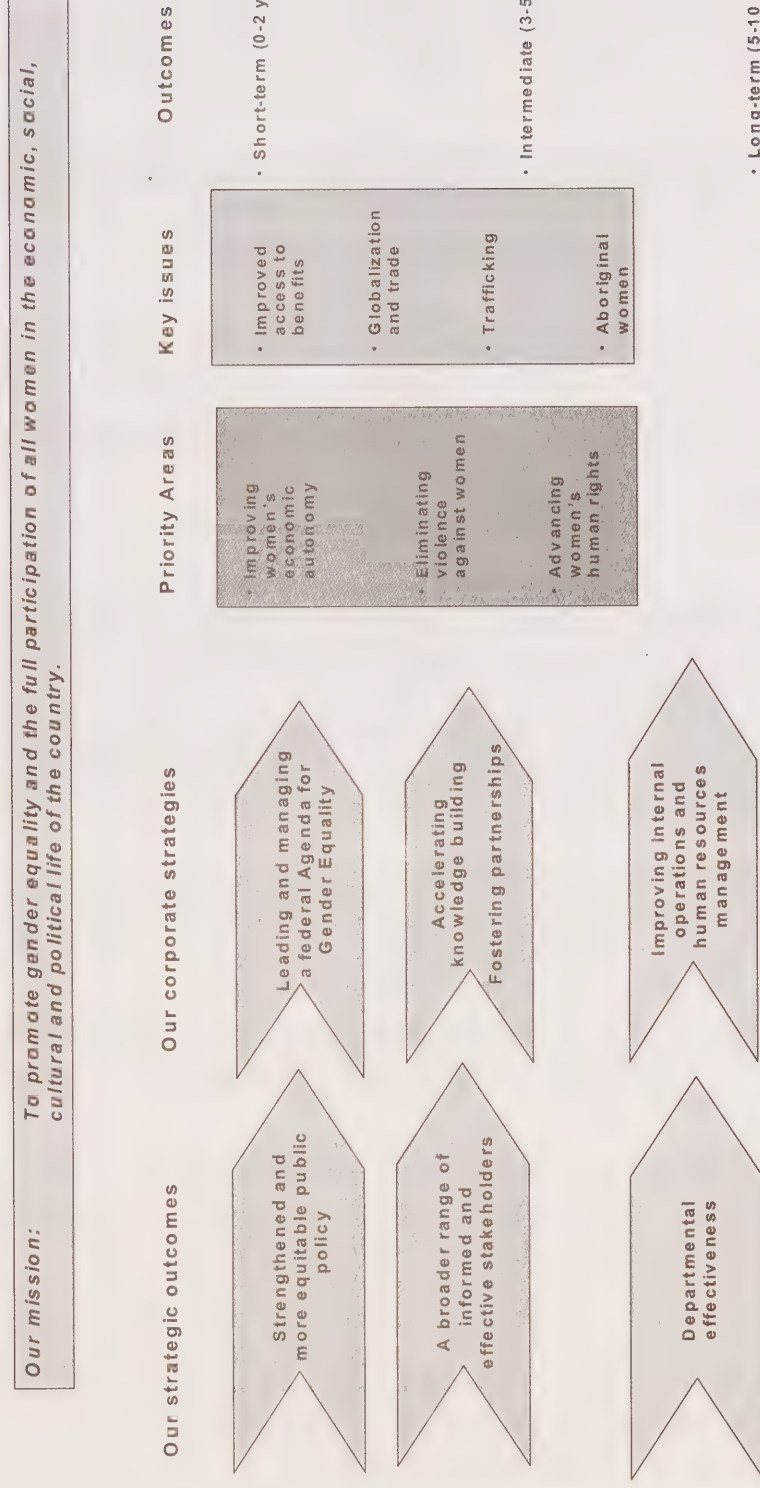
As issues grow more complex, SWC will work in innovative and creative ways with new partners.

SWC will continue to develop baseline indicators on gender equality, reporting frameworks and other tools of federal government accountability. An updated statistical profile of key indicators related to gender equality is available in *Women and Men in Canada: A Statistical Glance*, which Statistics Canada produced for SWC. It can be found on the SWC Web site. In addition, work at the federal-provincial/territorial (F-P/T) level produced *Assessing Violence against Women: A Statistical Profile*. This report was made public by the Secretary of State (Status of Women) in December 2002 to provide valuable data and analysis of the incidence of violence against women. It supports accountability on related policy initiatives, as well as being a means of identifying gender gaps to accelerate gender mainstreaming.

In addition, the Department will address the issue of accountability in the next Report on Plans and Priorities (RPP), as well as in future Departmental Performance Reports (DPRs). Those DPRs will feature a greater focus on best practices and lessons learned in implementing outcomes-based management. This will help SWC establish itself as a learning organization.

This report conveys SWC's contributions and challenges for the reporting period. Under Appendix 1 (Departmental Effectiveness), information on additional SWC achievements illustrates improved internal operations and human resources management. In Section 2.5.1, more detail is provided on the progress made in leading AGE. Under Section 2.6, you will find information on the Department's contribution to horizontal initiatives, including Modern Comptrollership. SWC welcomes your comments and questions and invites you to complete the Reader Feedback Form.

2.3 Performance Results Expectations and Corporate Logic Map



2.4 Presentation of Financial Information per Outcome

Strengthened and More Equitable Public Policy

(in millions of dollars)	
Planned Spending	9.0
Total Authorities	9.3
2002-03 Actuals	6.5

A Broader Range of Informed and Effective Stakeholders

(in millions of dollars)	
Planned Spending	12.1
Total Authorities	13.0
2002-03 Actuals	13.9

You are invited to consult Section III, Table 2, for further financial information.

2.5 Departmental Accomplishments

In fulfilling its mission to advance gender equality, SWC is mandated to work horizontally across the federal government, as well as with other levels of government, institutions, Canadian communities, as well as internationally.

This section details Status of Women Canada's progress in achieving its strategic outcomes during this reporting period. In carrying out this work, SWC has identified two long-term strategic outcomes:

1. Strengthened and more equitable public policy through policies, research, programs and services that take into account gender, the diversity of women's perspectives and the reality of their lives.
2. A broader range of informed and effective stakeholders working actively for gender equality, including organizations and institutions in the public, private and non-profit sectors.

When reviewing the Department's progress towards achieving these two longer-term outcomes, it is important to be aware of the hierarchy and various connections that exist between them. The second outcome is essential to the achievement of the first outcome. It is not an end in itself. As noted in SWC's updated corporate strategic plan, contained in its most recent RPP, which can be found online at http://www.tbs-sct.gc.ca/est-pre/20032004/SWC-CFC/SWC-CFCr34_e.asp, each strategic outcome may require that SWC first achieve its short-term expected results, then its intermediate-term and finally, its longer-term expected results. Such a plan will provide a framework that will focus internal management and improve external reporting.

In carrying out performance management, Status of Women Canada faces certain key challenges:

- establishing baselines so SWC can clearly report on progress;
- establishing integrated action plans to support its commitments; and
- as noted in earlier reports, establishing a direct and credible correlation between the Department's outputs, including the initiatives it funded, as well as measuring effectiveness.

Indeed, a variety of factors can influence the policy process in federal departments and public institutions. The full extent of the resources and expertise SWC provides is not always visible in the end results. At other times, unforeseen opportunities have sometimes allowed SWC to advance on an issue at the risk of not moving ahead on other fronts.

As the financial tables in Section 3 indicate, a large proportion of SWC's budget funds the initiatives of various non-governmental organizations (NGOs) and other equality-seeking groups that assist the Department in reaching the desired outcomes. Therefore, examples of the impact from funded initiatives are included in this performance report.

2.5.1 Strengthened and More Equitable Public Policy

Strategic Outcome: Strengthened and more equitable public policy through policies, research, programs and services that take into account gender implications, the diversity of women's perspectives and the reality of their lives.

Strategy: Lead and manage a federal Agenda for Gender Equality by engendering public policy in selected policy areas.

In 2001, Status of Women Canada laid down the first building blocks in developing and implementing the Agenda for Gender Equality, which builds on the 1995 *Federal Plan of Action* and the federal government's past progress in advancing gender equality. This overall effort addresses persistent imbalances in three priority areas:

- increasing women's economic autonomy;
- reducing violence against women, including improving women's health and well-being; and
- advancing women's human rights.

SWC is half-way through the implementation of AGE and has achieved notable results in accelerating GBA although as explained below, impacts of these results must be further substantiated. SWC will continue to revise its strategy and timeline for the achievement of these results, and to work with its partners to establish more incremental and realistic objectives for the coming years.

In the next two years, the Department anticipates that results on targeted initiatives will be developed with key partners among federal departments, i.e. Human Resources

Development Canada, Justice Canada, Canadian Heritage and Health Canada. SWC used additional program funding to address emerging issues, and to engage a wider range of partners. In 2002-03, the Department funded 222 initiatives – nine more than in the previous year – reaching five new national groups and 54 new regional groups.

For the reporting period, the following information presents key achievements under the following Agenda for Gender Equality components:

- accelerating GBA implementation;
- engaging Canadians;
- enhancing the voluntary sector;
- meeting international commitments; and
- engendering public policy – AGE case study on Aboriginal women.

Accelerating GBA Implementation

Gender-based analysis is a tool used to systematically integrate gender considerations into policy, planning and decision-making processes. It incorporates a broader concept of gender equality, using various skills to take into account the realities of both women and men in building an inclusive society and preparing for the future. As a result, most of SWC's previous efforts relating to GBA capacity-building focused on developing and testing a comprehensive training model, and enhancing knowledge and skills to conduct GBA (more information is found in Section 2.5.2).

Originally, SWC believed it could achieve results such as demonstrable change, and integration of GBA into selected policy development processes over the short term. But it has proven too early to detect such concrete impact. This could be due to two primary factors:

- since the integration of GBA is still relatively new as a methodological approach, people need more time to learn how to apply it; and
- a need for ministerial commitment across the Federal Government to outcome-based pilot projects that would provide concrete, measurable results.

Status of Women Canada expects that these results will become available over the next two years – probably by April 2005.

As further detailed in Section 2.5.2, SWC met its target of establishing three formal GBA pilot projects in this reporting year. Staff from two of the three departments involved in the pilot projects had never been exposed to GBA. This will lead to demonstrable changes in policy and program formulation. For example:

- In February 2003, an 18-month GBA pilot project started at the Department of the Solicitor General of Canada. Its goal is to apply gender-based analysis into the review, re-design and implementation of the content in the Solicitor General Public Safety cluster and portal. Listings of women-specific and family resources for victims and survivors were included on the cluster resource site. A gender

perspective was added to the on-line evaluation survey to determine user satisfaction. SWC will report on the results from the remaining activities in future Departmental Performance Reports.

- In the DPR for 2001-02, the Department reported on a one-year GBA pilot training project with Citizenship and Immigration Canada. Partly as a result of this project, GBA has been applied to sections of the regulations under the new *Immigration and Refugee Protection Act*, with recommended follow-up actions. The information is available online at <http://www.cic.gc.ca/english/irpa/c11%2Dgender.html>.
- During the 2002-03 reporting period, Status of Women Canada negotiated a capacity-building pilot project on Official Languages with the Department of Canadian Heritage. SWC provided the GBA training session in June 2003. There is the possibility of a second-phase, outcome-based pilot project with Canadian Heritage. Results will be reported in the 2003-04 DPR.

SWC is achieving visible leadership in gender mainstreaming, domestically and internationally. Health Canada and the Department of Indian and Northern Affairs Canada, among others, are combining, or considering combining, elements from SWC's GBA training with aspects of their own training or awareness tools.

Provincial governments, international delegations of gender experts from within governments, NGO communities and academia have also been seeking SWC expertise to create their own GBA strategies, tools and training programs. For example, Manitoba, Saskatchewan, the Yukon, South Africa, Jamaica, India, the Ukraine and Australia used the work of SWC as a model, or requested training from the Department.

Engaging Canadians

Various factors influenced SWC's plans to engage Canadians – for example, the appointment of the new Secretary of State (Status of Women), and a changing public policy context. In addition to formal consultations with Aboriginal women, SWC held a series of informal roundtables across the country. These roundtable discussions provided an opportunity for the new Secretary of State to engage many organizations to share information and to develop an understanding of their public policy concerns. In the first 10 months of her mandate, these roundtables made it possible for the Secretary of State to meet with representatives of approximately 75 organizations across Canada. As a result, this enabled a constructive dialogue between NGOs and government.

Enhancing the Voluntary Sector

Resources from AGE have enabled Status of Women Canada to invest in strategic interventions to enhance capacity-building among women's groups, through a long-term incremental process, including planning for results and performance measurement. Funded initiatives promoted knowledge, developed skills, built partnerships and

facilitated collaboration among women's groups to identify, define and address their issues. This funding allows women to engage in ongoing dialogue, mobilize for community action, participate in public policy processes and become more active players in all aspects of Canadian society. Here are a few examples:

- Among participating federal, provincial and municipal partners, SWC wants to increase understanding of the link between gender equality and socio-economic issues. SWC has therefore been working on an inter-governmental agreement focusing on Vancouver's Downtown Eastside. For example, SWC participated in an inter-sectoral action group made up of partners working together to ensure gender-specific action in response to alarming increases in the rate of HIV infection among women engaged in survival sex and using injection drugs.

As a result, the group organized a public health forum and the strategic plan for the Vancouver Agreement now includes a women's strategy. As a recognized leader in advancing the issue, SWC became Co-Chair of a Women's Strategy Task Team to determine how participating levels of government can best support women in obtaining safe employment and housing in the area over the next three years.

- In 2001-02, SWC supported the Justice for Girls Outreach Society on a three-year initiative that includes an analysis of the criminal justice system's treatment of low-income and street-involved girls in Vancouver. The goal is to engage marginalized young women in the public-policy process so their experiences and perspectives are included. The Society reviewed case law and worked on amending the criminal code to change its focus from victims of violence to the male perpetrators. In 2002-03, because of this work, the group helped develop a new approach to sexual exploitation in Bill C-20, a federal omnibus bill aimed at protecting children and youth from sexual abuse and exploitation, and increasing protective procedures for child witnesses. Further information can be found at www.justiceforgirls.org.
- During consultations about E-Quality, Womenspace documented the views of women on using the internet to affect social policy. As a result of its first activities, the organization was asked to advise several federal departments on the use of information technologies to reflect women's perspectives on policies and programs. In addition, Womenspace produced an Observer Paper for the Expert Group Meeting of the United Nations (UN) Division for the Advancement of Women. As a Canadian delegate to the UN Commission on the Status of Women, Womenspace represented the position of Canadian women, which was reflected in the March 2003 Declaration. For further information, visit the Web site <http://www.un.org>. This two-year initiative is supported through the Voluntary Sector Initiative.
- Status of Women Canada wants to build a better understanding of the links between the global trafficking of women and the realities experienced by them

upon arriving in destination countries like Canada. SWC supported the Asian Society for the Intervention of AIDS in working with Asian women engaged in the sex trade. The Society's goal in this work is to identify barriers, determine the support and networks these women need, and promote the necessary changes in public policy to prevent their criminalization and further victimization.

This initiative formed the local part of a larger international project that the Canadian International Development Agency funded. It examined the nature of trafficking of women from their countries of origin to their countries of destination by addressing the conditions trafficked Asian women face once they arrive in Canada. As a result, a network of local and international agencies has been formed to work in coalition around the issue of trafficked women. The initiative increased the capacity to address the needs of Asian women in the sex trade. Further information can be found at www.asia.bc.ca.

Meeting International Commitments

In June 2003, the Government of Canada released *Commitments Made, Commitments Kept: Canada's Contribution as Chair of the Summit of the Americas*, a document concerning Canada's experience as host of the Third Summit of the Americas in Québec City. It highlights Canada's commitment to promoting gender equality domestically and throughout the Hemisphere. For further information, visit the Web site <http://www.americascanada.org>.

Status of Women Canada continues its leadership role through the Executive Committee of the Inter-American Commission of Women (CIM), of the Organization of American States (OAS). The goals are to strengthen the organization as the main hemispheric policy body for gender equality and women's human rights, and to improve its links with the Summit of the Americas process, including the implementation of the Québec City Summit results regarding gender equality. SWC's Deputy Head is CIM's Vice-President until 2004.

SWC also played a critical role in the development of the Inter-Institutional Forum on Gender Equality. This is a mechanism through which the OAS General Secretariat can facilitate action on and monitor progress in achieving the hemisphere's gender-related goals in its policy, operational activities, co-ordination, research, training and public information. The forum will also collect information for the OAS Secretary General's reports to the General Assembly on the implementation of the Inter-American Program on the Promotion of Women's Human Rights, Gender Equity and Equality.

In 2002-03, SWC was also actively involved in laying the foundation of the Gender Focal Point Network to further implement the Asia-Pacific Economic Cooperation (APEC) Framework for the Integration of Women. A key result of the work to date is a focus on the promotion of opportunities for women entrepreneurs in Canada and in other APEC member economies.

Engendering Public Policy – AGE Case Study on Aboriginal Women

Canada is viewed as a global leader in gender equality and has demonstrated concrete results in improving the quality of life of the people living here. However, as mentioned in SWC's 2002-03 RPP, there is considerable work to be done to address the needs of the Aboriginal and Inuit communities, particularly women. In response, the Department has undertaken the following various activities.

In May 2002, SWC organized an informal roundtable with Aboriginal women's organizations and Secretary of State (Status of Women), the Honourable Jean Augustine, upon her appointment to the portfolio. This roundtable discussion facilitated hearing first-hand from the groups some of their concerns and challenges.

Along with the Department of Indian and Northern Affairs Canada, Status of Women Canada took a leading role among the 19 federal government departments involved in planning and organizing the Aboriginal Policy Research Conference. Several Aboriginal researchers, whose work SWC has funded, presented their research at various workshops. The conference's goals were to promote gender-based policy research, to highlight funded policy research by Aboriginal women or on issues of importance to them, and to encourage the participation of Aboriginal women in the policy research and development process. During 2002-03, several policy research reports on Aboriginal women were reprinted due to the increased demand.

As a follow-up to the Aboriginal Policy Researchers Roundtable held in Vancouver in 2000, SWC held a second roundtable to increase awareness and ensure Aboriginal policy researchers have access to the Policy Research Fund. The participants shared experiences in conducting gender-based research, identified knowledge and policy gaps on the most urgent issues facing Aboriginal women, and examined the links between the community, academics and policy-makers. The roundtable provided opportunities for researchers to identify their research interests and projects, and share information on their experience. Several researchers agreed to collaborate on a holistic model for conducting Aboriginal policy research, which will be posted on the SWC web site once it is published.

SWC also worked with the Department of Indian and Northern Affairs Canada to integrate gender considerations in the *First Nations Governance Act* and co-funded the following initiative with the Department of Canadian Heritage, which contributed directly to advancing women's participation in decision-making processes:

- Through the Liard Aboriginal Women's Society (LAWS) initiative, Aboriginal women were encouraged to be more active in integrating their realities and perspectives into governance-related initiatives. This occurred at a critical juncture in the evolution of self-governance within the Kaska Nation in Northern British Columbia and the Yukon. The public debate was informed on women's key concerns around governance, as it provided a forum for Kaska women to take on leadership roles in the constitutional development process of the Nation. It also provided them with meaningful opportunities to shape research, gain critical skills

and experiences, which will enhance their overall capacity to take visible roles in their communities.

2002-03 was a year of great symbolic and structural change for the Nishnawbe Aski Nation (NAN), as women's concerns became an ongoing part of the Chiefs' agenda. Building on previous work done by the Equay Wuk Women's Group on Aboriginal Women and Self Government, the NAN Chiefs directed their Executive Committee to set up a Women's Working Group to recommend how women could be included in the Chiefs' meetings. With the support of the Chiefs, Equay Wuk facilitated the process. Two working group representatives now regularly attend the Chiefs' meetings, presenting women's issues and concerns.

The combined efforts of Status of Women Canada and several partners have begun to respond to the challenges identified by Aboriginal women and are incremental steps to addressing persisting systemic barriers.

2.5.2 A Broader Range of Informed and Effective Stakeholders

Strategic Outcome: A broader range of informed and effective stakeholders working actively for gender equality, including organizations and institutions in the public, private and non-profit sectors.

Strategy: Accelerate the knowledge building on selected issues with key audiences in the selected policy areas.

Implementing GBA

Status of Women Canada's goal is to create a critical mass of knowledgeable people so that the application of gender-based analysis becomes a seamless, integrated part of sound policy and program development and implementation. Therefore, its efforts focused on increasing the number of public servants trained in GBA. As awareness of the GBA training program increases, and as more training sessions are provided, the program's credibility is increasing.

SWC entered into a one-year capacity-building pilot project with the Canadian Forces and the Department of National Defence. The goal is to enhance the skills and knowledge of the Defence Women's Advisory Organization, the Employment Equity Advisory Group members, and civilian and military employees on gender and diversity issues in policies and programs.

Activities were focused on GBA training and evaluation of the knowledge transfer that took place in March 2003, which included 40 people. The participants' overall evaluation of the training was positive:

- 64 per cent indicated that as a result of the course, they would be able to explain the basic concepts and tools for the integration of GBA;

- 69 per cent would recommend the session to their colleagues; and
- 62 per cent said they felt they would be able to apply GBA in their area of work.

SWC will include the results of the two evaluations of the knowledge transfer to determine how participants applied GBA and any related impacts that may have resulted in the next performance report. As a result of this pilot project, the Canadian Forces and the Department of National Defence are also considering the possibility of offering the GBA training on an ongoing basis.

Staff at SWC headquarters and in the regional offices also received GBA training. The goal of the training was to ensure that in the course of their work and interactions with other organizations, staff are able to raise awareness about, and assist others with, the concepts and integration of GBA. This role is expected to become particularly important for SWC staff in the regions because the regional offices of other departments consult with them on matters related to gender equality and GBA.

An unexpected but interesting result of SWC's GBA training program was the request from members of the NGO community for GBA training, which was provided to a cross-section of various members of Francophone women's minority groups.

Following the results of a pilot project focused on capacity-building with Citizenship and Immigration Canada in 2001-02, CIC is now providing GBA training that SWC developed. They are providing training on an ongoing basis as an established course within their department.

An updated GBA information kit was sent to an expanded list of target groups including federal public servants, politicians and senior officials, as well as to international organizations. It included an evaluation to determine interest in pursuing GBA activities. Less than five per cent of kit recipients returned completed evaluations. The recipients who sent completed evaluations were extremely positive about the kit's educational value, and those who indicated an interest in pursuing GBA within their respective organizations were contacted. The method to gather results-based information however will be reviewed in 2003-04.

Initiatives to enhance the knowledge base, to increase awareness and to enhance capacity on women's and gender equality issues

Status of Women Canada released seven research reports on different emerging public policy issues. They are available on SWC's Web site, along with a fact sheets kit on all reports released since 1996. The purpose of the reports was to identify potential gender gaps and bring them to the attention of policy makers, as well as concerned women's and other equality-seeking organizations. SWC experienced challenges to streamline the external experts' and government review processes. This was due to the scarcity of expertise on the gender implications of trade agreements within both the federal government and academia. As a result, in the 2002-03 reporting period, some of the research reports on women and trade took longer than usual to finalize.

The Department worked at the federal-provincial/territorial (F-P/T) level to build the knowledge base on access to benefits for non-standard workers. A study commissioned with the Canadian Association of Administrators of Labour Legislation was a milestone. It will inform planning for future F-P/T work on this issue, including policy recommendations.

Building on previous SWC contributions, both internationally and domestically, there was a need to increase public awareness and understanding of the incidence of trafficking within Canada's borders. SWC contributed to the development of a pamphlet specifically aimed at potential victims, to be distributed at Canada's entry points this year.

SWC holds a number of commemorative events each year. Their purpose is to increase awareness, and encourage organizations and individuals across the country to mark and celebrate the achievements of women. In 2002-03, other organizations, such as Canada Place in New Brunswick, partnered with SWC to promote this work.

Status of Women Canada was particularly effective in reaching out to youth in 2002-03. SWC entered into a partnership with the ESTEEM Team Association, Sport Canada, and the Canadian Association for the Advancement of Women in Sport and Physical Activity. Through this partnership, two events were co-sponsored held simultaneously in a high school in London, Ontario, and one in Montréal, Québec. The Honourable Jean Augustine, Secretary of State (Status of Women) and the Honourable Paul DeVillers, Secretary of State for Amateur Sport, presided over the events, which launched Women's History Month 2002 and its theme, *Women in Sports: Champions Forever!* At these events, Olympic, Paralympic and other world-class women athletes made presentations to students on what sports mean to them, offering inspirational anecdotes to encourage young people to follow their dreams.

This was the first formal partnership developed for Women's History Month. The high school students who attended the events enjoyed listening to and meeting the athletes. This broadened the Department's audience, and led to sustained media coverage through the month. It also provided SWC with a valuable learning experience about developing partnerships with outside organizations. Challenges remain in finding appropriate partners, and balancing their needs with the objectives of the Department.

SWC develops materials and organizes activities to increase the awareness of gender-equality issues, and interest in these has grown substantially over the last few years. In particular, schools and other organizations use the materials for educational purposes. Feedback indicates the materials should be distributed earlier so they can be incorporated into programs. People also comment that the number of copies produced should be increased.

To minimize costs and maximize access, as much material as possible is posted on the SWC Web site www.swc-cfc.gc.ca/dates/whm/index_e.html. In 2003, materials for

Women's History Month were available earlier than ever before. SWC is investigating ways to follow-up on the impact this information has had on students.

Strategic Outcome: A broader range of informed and effective stakeholders working actively for gender equality, including organizations and institutions in the public, private and non-profit sectors.

Strategy: Foster partnerships with key stakeholders for targeted institutional change in the selected strategic policy areas.

SWC used this second strategy to enlarge its reach. The focus is on supporting community organizations that are ready to influence other institutions. Examples of short-term results met through funded initiatives include:

Increased Awareness and Mobilization

- The Conseil d'intervention pour l'accès des femmes au travail is a partnership among several organizations, including Au bas de l'échelle, Femmes regroupées en option non traditionnelles (F.R.O.N.T), the Fédération des femmes du Québec and the Regroupement Naissance-Renaissance. It submitted a paper, as well as several memoranda and opinions, to Québec's Minister of Labour, recommending in-depth amendments to the province's 20-year-old *Act respecting Labour Standards* and its *Labour Code*. The demands – including leave without pay for care of family members, the inclusion of caregivers in the Act and a minimum wage for female agricultural workers – contributed to the inclusion of benefits in the Act and Code.
- In partnership with other member unions, the Saskatchewan Federation of Labour led an initiative to gather information and make recommendations to governments, employers and employee unions. The goal is to improve the lives of working women with dependent-care responsibilities. Their study of Saskatchewan collective agreements on work-family issues and shorter working time provided useful sample contract language around work-family life balance. A conference on Balancing Work and Family was held to discuss the issues and gather input from participants. A series of pilot projects allowed for testing of various policies and solutions to problems that had been identified. The partnership also developed a Public Sector Protocol on Family-Friendly Workplaces. The discussion on the issue of work/family balance will continue through the Internet Listserv set up as part of the initiative.

Effective Action by Women's Organizations to Advance Women's Equality Issues

- There is a critical shortage of qualified nurses. The timely accreditation of foreign-trained nurses, therefore, will help answer the needs of governments and healthcare providers alike. In response to those needs, an initiative by the Alberta Network for Immigrant Women was managed by a Steering Committee made up

of representatives from the Universities of Alberta and Calgary, the Alberta Association of Registered Nurses, the International Qualification Assessment Centre, the Alberta Domestic Workers Association, the Filipino Nurses Association, Alberta Health, and Citizenship and Immigration Canada.

The Network's objective was to identify barriers to and recommend solutions for the timely accreditation of foreign-trained nurses in Alberta. Following two separate consultations with stakeholders, the Network developed a final report and an action plan for further work on accreditation, including the roles and responsibilities of partners/stakeholders willing to work on specific action items. The Registrar of the Alberta Association of Registered Nurses has asked the Network to assist in examining some of the accreditation practices and to help with cross-cultural training. In the future, the work will be coordinated through the Filipino Nurses Association. This initiative has created an environment for systemic changes in the accreditation process and the 2003 Federal Budget mentioned the need to develop mechanisms to speed up the recognition of foreign credentials.

- The New Brunswick (NB) Coalition of Transition Houses carried out a project to respond to the needs of victims of abuse by lobbying for changes in provincial policies and programs for transition houses. Through this initiative, the Coalition made significant inroads with the NB Department of Family and Community Services. In fact, the Department will provide the total salary dollars required for full-time child care workers in each transition house in the province. The organization also successfully lobbied the Minister's Working Group on Violence Against Women for funds to shelters that would cover all of their approved budget over the next two years.
- In 1998, the Nova Scotia Department of Justice introduced its plans for the most ambitious restorative justice program anywhere in Canada. It will deal with the full range of offenders and offences, including both sex offences and spousal/partners assaults. Community organizations raised concerns as to whether, and how, restorative justice would be used in these cases. In past planning, little consideration had been given to such concerns. The Department responded to these concerns by putting a moratorium on using restorative justice for these types of offences until the issues were resolved. Made up of a range of women's organizations from across Nova Scotia, the Women's Restorative Justice Research Coalition presented its findings at a three-day conference in the Fall of 2002. The conference involved key officials and politicians. In light of such results, the provincial Minister of Justice told the group that the Department would dialogue with them in re-evaluating the provincial restorative program. Given the difficulties the group had previously encountered, the Coalition welcomed the decision as one that would benefit the program directly.
- An initiative of the Union culturelle des Franco-Ontariennes (UCFO) enables women to participate in creating change that directly impacts their lives and the

lives of many other Canadian women. The group developed an inventory of government programs. The response to their action research exceeded expectations. As a result, the UCFO is working with Human Resources Development Canada to establish a partnership to improve the access of Franco-Ontarian women to various federal programs, to develop strategies to address the unique realities of older women to address poverty among this group, and create links with the community of ethno-cultural minority women.

- In the province of Québec, newly amalgamated cities are in the process of setting up internal structures. The Table des groupes de femmes de Montréal has achieved its objective of creating awareness about the impact of gender within the new City of Montréal. The municipal structure will have a women's council and an office for the Status of Women. The City is committed to using GBA to retain the benefits of the Femmes et ville program, which will be part of the municipal machinery rather than at the district level. Montréal's administration has also adopted the legislation on equity in each area of the city's work areas. An unexpected but very positive development is a partnership between Québec women's groups and Femmes autochtones du Québec, the province's Aboriginal women's organization.
- To better meet the needs of women who have a visual impairment, the Regroupement des personnes handicapées visuelles set up a committee that caught the interest of other Québec regions because it raised awareness about this issue. The partners include the Secrétariat à l'action communautaire autonome, the Office des personnes handicapées du Québec, the Québec City police department and the Comité des usagers de l'institut de réadaptation en déficience physique de Québec. The City of Québec adopted one of the recommendations made to its Service de réadaptation de la ville de Québec to improve access to services for this group of women. In collaboration with the municipal police department, the Regroupement is now developing information on safety on the street and in other public places for people with a visual impairment.
- The Regroupement des centres d'aide et de lutte contre les agressions à caractère sexuel has successfully involved various institutions, including Québec's department of health and social services, as well as other public health care organizations. As a result, the joint proposals for a response to women who are victims of marital violence were tabled before the responsible organizations, and one of the more criticized programs, Mail-Order Brides, was abolished – in part, in response to pressure from the Regroupement.

Through funded initiatives, SWC can also report that progress was achieved on certain intermediate results:

Increased Understanding and Engagement from Selected Institutions

- The strategic action of the New Brunswick (NB) Coalition for Pay Equity has become a catalyst in bringing this issue into the provincial political platform in 2003. It is likely to have a long-term impact on public policy. Prior to this, the NB Government had taken concrete steps in May 2002 by organizing an all-party legislative roundtable to examine the issue of the wage gap between women and men in the province. The NB Advisory Council on the Status of Women was a key partner and helped promote the issue by launching a campaign to raise awareness about pay equity in the province. Other partners included l'Association francophone des municipalités du Nouveau-Brunswick, various unions and the Common Front for Social Justice.
- A recent initiative facilitated preliminary institutional changes at Abitibi Price in the area of employment equity and diversity. The company has made a commitment to participate in the development of a workplace diversity plan for the mill. It has also partnered with the Bay St. George Status of Women Council in consultations on workplace issues. Abitibi Price managers will be participating in the Fall 2003 Employment Equity session. Other partners in this initiative are the College of the North Atlantic, Women in Resource Development Committee and Long Range Regional Economic Development Board.

Women Participate in Institutional Decision-Making Processes

- SWC strives to build on its past efforts to generate informed dialogue on the sexual exploitation of women and girls. Therefore, together with the City of Vancouver and the British Columbia (BC) Ministry of Community, Aboriginal and Women's Services, the Department provided financial and technical support to the International Centre to Combat Exploitation of Children to hold the first structured dialogue among women who have been sexually exploited and who are now working with sex worker support groups across BC.

Participants worked together to develop a coordinated regional response to the sexual exploitation of women and girls. A preliminary strategy incorporating the perspectives of women who have been in the sex trade provided an alternative to those strategies designed solely from the perspectives of criminal justice, law enforcement and social-service providers. The result of this initiative is a shift in focus from the views of experts to those of women who had lived the experience. The forum has resulted in the creation of the BC Coalition of Experiential Women. It has the potential to play a significant role in ensuring the voices of experiential women are part of the dialogue and development of responses to sexual exploitation. Elected officials and senior managers from both levels of government and from municipalities have made a commitment to incorporating into future planning and decisions the issues raised by the group.

2.6 How SWC Contributes to Horizontal Initiatives

Modern Comptrollership (\$90K)

In January 2002, SWC began implementing the government-wide Modern Comptrollership Initiative. This is critical to achieving its mandate. SWC regards this initiative as being more than just effective management; it will ingrain those principles within its culture by putting the appropriate tools and mechanisms in place to sustain the effort to carry out desired behaviours.

The final capacity assessment of existing management capabilities was received in July 2002 and is available on the SWC Web site. The resulting action plan was developed over the latter part of the year. It influenced the 2003-04 operational plans.

Government On-Line (\$157K for Tier I Implementation and Partial Conversion of Documents)

In 2002-03, SWC revamped its Web site to meet the Tier I requirements which established a federal on-line presence, while encouraging a common client-centred approach to presenting information. This provides a common structure, and enables clients to navigate and retrieve information more quickly. SWC has also developed its intranet site, based on the same standards. From a performance perspective, given the restructuring of the site, SWC will establish a new baseline of access and use for monitoring and comparative purposes. As part of implementing service improvements and performance management initiatives, the Department will carry out a survey this year to obtain feedback from clients and users of both sites.

Section 41 of the *Official Languages Act* (\$800K)

SWC reports separately on this important initiative on an annual basis. SWC prepared a multi-year action plan following the annual status report on the implementation of Section 41 (to be released on the departmental Web site, Fall 2003). In pursuing SWC's mission, the Department recognizes the diversity of Canadian women, including official-language minority women. SWC funded 18 groups, to facilitate their involvement and to address their specific needs, including their needs around building capacity on gender.

Family Violence Initiative (\$250K)

SWC continued to participate in the Family Violence Initiative – the key element of the federal strategy to address family violence in Canada. In 2002-03, SWC contributed to the preparation of the five-year report that summarized the activities that the 12 federal departments, agencies and Crown corporations carried out from 1997-98 to 2001-02. Also in 2002-03, SWC used its annual Family Violence Initiative allocation to fund 10 initiatives of women's organizations addressing issues of violence against Aboriginal women, women with disabilities, ethno-cultural women and women living in rural communities. For example, SWC allocated \$50,000 to the National Aboriginal Circle Against Family Violence, to support the identification of family violence programs in First Nations/Métis/Inuit communities across Canada, as well as the development and implementation of a culture-based framework and training modules to address family violence.

Section III: Financial Performance

3.1 Financial Performance Overview

In 2002-03, SWC's total budget available for use included a Grant budget, an Operating budget in support of the work of seven directorates and 15 regional offices, and an amount of \$5.0 million for the development of AGE.¹ This included related activities, such as accelerating the implementation of GBA, sustaining Canada's role as a global leader, engaging Canadians and increasing the participation of the voluntary sector. The following financial summary tables provide additional information.

3.2 Financial Summary Tables

Table 1: Summary of Voted Appropriations

The following table details resources that Parliament voted and SWC's actual use of those resources. SWC's initial budget (i.e. Planned Spending²) was \$23.0 million. It was revised to a total budget available for use (i.e. Total Authorities³) of \$24.4 million, representing an increase of \$1.4 million. This budget increase resulted primarily from the \$0.5 million 2001-02 eligible operating budget carry forward, \$0.4 million related to compensation for collective agreements, \$0.4 million for transfer payments related to the Voluntary Sector Initiative, \$0.1 million related to an adjustment to the contributions to the employee benefits plan and funding for the Government-wide Modern Comptrollership Initiative. SWC's total budget available for use of \$24.4 million was entirely spent in 2002-03.

Financial Requirements by Authority

Vote		2002-03 (in millions of dollars)		
		Planned Spending ²	Total Authorities ³	Actual
	Status of Women Canada Office of the Co-ordinator			
125	Operating expenditures	10.9	11.8	11.8
130	Grants	10.8	11.2	11.2
(S)	Contributions to employee benefit plans	1.3	1.4	1.4
	Total Department	23.0	24.4	24.4

¹ AGE, in sum, represents \$2.0 million received annually since 2000-01, an additional \$1.5 million received annually as of 2001-02, and an additional final annual increase of \$1.5 million in 2002-03. Cumulatively, the annual budget available for AGE was \$2.0 million in 2000-01, \$3.5 million in 2001-02, \$5.0 million in 2002-2003 and ongoing, as follows:

(\$ millions)	Annual Increase	Annual Budget
2000-01	2.0	2.0
2001-02	1.5	3.5
2002-03	1.5	5.0
On-going	0	5.0

Allocation of AGE funding is set equally between votes (i.e. Operating expenditures and Grants & Contributions).

² Planned Spending reflects figures as reported in SWC's 2002-03 *Report on Plans and Priorities* (RPP).

³ Total Authorities include Main Estimates, Supplementary Estimates and other authorities.

Table 2: Comparison of Total Planned Spending to Actual Spending

The following table details resources used by SWC's business line, in comparison to the resources voted by Parliament as outlined in Table 1.

Departmental Planned versus Actual Spending (in millions of dollars)*

Business Line/ Strategic Outcomes ^(A)	FTEs ^(B)	Operating	Capital	Voted Grants and Contributions	Gross Voted Expenditures	Subtotal: Statutory Grants & Contributions	Total Gross Expenditures	Less: Respendable Revenues ^(C)	Total Net Expenditures
Promoting Gender Equality									
1. Equitable Public Policy	26.9	5.2	-	3.8	9.0	-	9.0	-	9.0
	<i>26.9</i>	<i>5.4</i>	-	<i>3.9</i>	<i>9.3</i>	-	<i>9.3</i>	-	<i>9.3</i>
	23.10	2.6	-	3.9	6.5	-	6.5	-	6.5
2. Informed and Effective Stakeholders	71.1	5.1	-	7.0	12.1	-	12.1	-	12.1
	<i>71.1</i>	<i>5.7</i>	-	<i>7.3</i>	<i>13.0</i>	-	<i>13.0</i>	-	<i>13.0</i>
	56.09	6.6	-	7.3	13.9	-	13.9	-	13.9
3. Departmental Effectiveness	30.0	1.9	-	-	1.9	-	1.9	-	1.9
	<i>30.0</i>	<i>2.1</i>	-	-	<i>2.1</i>	-	<i>2.1</i>	-	<i>2.1</i>
	36.61	4.0	-	-	4.0	-	4.0	-	4.0
Total Planned	128.00	12.2	-	10.8	23.0	-	23.0	-	23.0
Total Authorities	<i>128.00</i>	<i>13.2</i>	-	<i>11.2</i>	<i>24.4</i>	-	<i>24.4</i>	-	<i>24.4</i>
Total Actuals	115.80	13.2	-	11.2	24.4	-	24.4	-	24.4
Cost of services provided by other departments ^(D)									1.0
Total Authorities									<i>1.0</i>
Total Actuals									1.0
Net Cost of Program									24.0
Total Authorities									<i>25.4</i>
Total Actuals									25.4

Legend: Normal font style denotes Planned Spending; numbers in *italics* denote Total Authorities (Main and Supplementary Estimates); **bolded** numbers denote actual expenditures.

^(A) Total Planned Spending, Total Authorities and Actual Expenditures are presented for each strategic outcome in consideration of SWC's Planning, Reporting and Accountability Structure; The methodology to better align financial information to each strategic outcome is under review. Hence, some variation occurs between Original Planned Spending, Total Authorities and Actual Expenditures. Still, resources may overlap to more than one strategic outcome.

^(B) Refer to the Organizational Chart, as reported in SWC's 2002-03 RPP, for planned FTEs. Based on departmental records, actual FTE count represents employees who worked the entire year and a prorated count for those who worked less than a year.

^(C) Respendable Revenues are to be reported. This is not applicable to SWC.

^(D) The amount of \$1.0 million is based on the 2002-03 Planned Expenditures amount as presented in SWC's 2002-03 RPP.

Table 3: Historical Comparison of Departmental Planned versus Actual Spending by Business Line

The following table provides a historical perspective on how SWC uses the resources.

Business Line	Actual 2000-01	Actual 2001-02	2002-03 (in millions of dollars)		
			Planned Spending	Total Authorities	Actual ⁴
Promoting Gender Equality	20.2	21.8	23.0	24.4	24.4
Total	20.2	21.8	23.0	24.4	24.4

Table 4: Transfer Payments by Business Line

In 2002-03, the total SWC Grant Vote was \$11.2 million. This Grant Vote budget was used entirely over the fiscal year.

The following table summarizes the transfer of resources to organizations for promoting gender equality.

Business Line	Actual 2000-01	Actual 2001-02	2002-03 (in millions of dollars)		
			Planned Spending ⁵	Total Authorities ⁶	Actual
Promoting Gender Equality	8.3	9.3	10.8	11.2	11.2
Total	8.3	9.3	10.8	11.2	11.2

⁴ The increase of \$2.6 million between the actual amounts reported in 2002-03 in comparison to 2001-02 is mainly attributable to the 2002-03 expenditures incurred in relation to AGE (\$1.5 million), transfer payments for the Voluntary Sector Initiative (\$0.4 million) and compensation for collective agreements (\$0.4 million).

⁵ Planned Spending for transfer payments reflects figures as reported in SWC's 2002-03 RPP. Figures reflect \$0.25 million from the Family Violence Initiative and 50% of the funding for the development of AGE¹, i.e., \$1.0 million received annually since 2000-01, an additional \$0.75 million received annually as of 2001-02, and an additional final annual increase of \$0.75 million in 2002-03 and on-going thereafter. Cumulatively, the annual budget available from AGE for transfer payments is \$1.0 million in 2000-01, \$1.75 million in 2001-02, \$2.5 million in 2002-03 and ongoing, as follows:

(\$ millions)	Annual Increase	Annual Budget
2000-01	1.0	1.0
2001-02	0.75	1.75
2002-03	0.75	2.5
On-going	0	2.5

⁶ Total Authorities reflect an increase of \$0.4 million related to the Voluntary Sector Initiative (a final transfer of \$0.4 million will be received in 2003-04).

Section IV: Other Information

How to Reach Status of Women Canada

For financial information: Guylaine Métayer
Director, Corporate Services
Telephone: (613) 947-1453
Fax: (613) 947-6113
E-mail: guylaine.metayer@swc-cfc.gc.ca

Other questions on the Departmental Performance Report should be directed to:
Donna McKeeby
Director, Executive and Information Services
Telephone: (613) 992-5399
Fax: (613) 943-0449
E-mail: donna.mckeeby@swc-cfc.gc.ca

For other documents or more details, please visit the SWC Web site at
<http://www.swc-cfc.gc.ca/>

Appendix I: Departmental Effectiveness

Strategic Outcome : Departmental effectiveness

Strategy: To improve internal operations and human resource management

(in millions of dollars)

Planned Spending	1.9
<i>Total Authorities</i>	<i>2.1</i>
2002-03 Actuals	4.0

You are invited to consult Section III, Table 2 for further financial information.

Implementing Previous Management Commitments

As noted in the 2002-03 RPP, SWC developed an action plan to address the recommendations from the internal audit of its grants and contributions funding program, including risk assessment, management issues and consistency in procedures for the approval process. At reporting time, work was completed on nine of the 12 recommendations. The remaining three are being addressed. A set of tools, including a Procedures Manual with guidelines for risk identification, assessment and management, was developed through a consultative process. The implementation of the program's accountability framework started, including a learning strategy. A training session on outcome-based management was delivered to all related staff. It provided a forum for information-sharing, including experiences from other federal departments and NGOs, all of which reinforced the transition initiated within SWC while building internal capacity.

As indicated in the previous Performance Report, SWC developed and started implementing an action plan to address the recommendations from the five-year evaluation of its Policy Research Fund (PRF):

- bilateral meetings with policy research directors in other government departments to obtain their expertise in identifying themes for calls for proposals that would better address their departmental policy agendas and increase the uptake of policy research results;
- organizing an Aboriginal Policy Researchers Roundtable to follow-up on the PRF commitments to increase the capacity of marginalized groups and help them acquire the research skills necessary to prepare research projects that meet the standards of the Policy Research Fund (see Section 2.5.1 for details); and
- modifying the composition of the selection committee to meet the need for a better balance between academic-based researchers and community-based researchers.

A summary of the Evaluation Report is available on the SWC Web site. Please refer to Section 2.6 for an update on the progress made regarding Modern Comptrollership and Government On-Line – Section 2.2 provides an update on improving the corporate strategic planning process (which will provide the basis for the corporate evaluation process and tools).

Improved Corporate and Regional Access to Information

SWC made significant progress toward implementing its information technology plans. Activities included the successful migration to a new mail system connecting regional offices, headquarters and travelling staff, as per the corporate One-Net strategy; the installation of new equipment to improve security and access requirements; and software upgrades.

To improve its overall corporate management of information, a number of activities were completed to lay the foundation for implementing the Department's Knowledge and Information Management system. Work completed includes a policy on access to knowledge and information, information management business rules, a concept of operations, a file plan optimization and an information technologies gap analysis. SWC is now assessing the systems requirements of the funding programs to incorporate them into the selection process. Fostering an information management culture is key to ensuring the success of this initiative. Information on implementing an intranet site is found in Section 2.6 under Government On-Line.

Improving the Workplace

The Department followed up actively on the latest Public Service Employee Survey and established an advisory committee of senior officials reporting to the Deputy Head. After providing an analysis to all employees on the departmental results in a very timely manner, the committee produced an action plan, which staff validated. The final plan was communicated to all staff in June 2003. To maintain progress on this front, the Employee Survey Action Plan will now be a regular item at management meetings.

SWC launched its new learning plan strategy to address the recent federal policy for continuous learning in the Public Service of Canada. Information sessions were provided to all staff to engage them in the process. A successful pilot project offered lessons learned to inform the implementation of the strategy throughout SWC. The 2003-04 target is for 70 per cent of employees to develop and implement their learning plans.

Appendix II: Reader Feedback Form

Status of Women Canada 2002-03 Performance Report Reader Feedback Form

*Thank you for taking the time to review our Performance Report!
Your comments will be valuable to us in the preparation of future public reports.*

1. Is this your first exposure to SWC's *Departmental Performance Report* (DPR)?
No ☐ Yes ☐

2. Is there an improvement over our previous reporting documents?
No ☐ Yes ☐

3. Would you recommend it to someone else?
No ☐ Yes ☐
Why or why not?

4. In what capacity did you read our DPR? (*Check one only.*)

- ☐ Member of the House of Commons/Senate of Canada
- ☐ Political staff member
- ☐ House of Commons/Senate staff member
- ☐ Canadian non-governmental organization (NGO)
- ☐ Federal-provincial/territorial public servant
- ☐ Member of the Canadian public
- ☐ Member of the media
- ☐ Member of an international organization
- ☐ Member of a foreign organization/government
- ☐ Other (specify):

5. Why did you read our DPR? (*Please check all boxes that apply.*)

- ☐ As background for the work of a Parliamentary Committee
- ☐ To increase your knowledge of Status of Women Canada's (SWC) achievements
- ☐ To better understand the challenges SWC faces
- ☐ To understand where SWC concentrated its efforts
- ☐ To develop partnership plans with SWC
- ☐ Other (*Please explain.*):

Thanks again! Please fax to:
Josiane Désilets, Executive and Information Services
(613) 943-0449

Annexe 2 : Formulaire de rétroaction

Condition féminine Canada
Formulaire de rétroaction du Rapport ministériel sur le rendement 2002-2003

Merci d'avoir pris le temps de consulter le Rapport ministériel sur le rendement!
Vos commentaires nous seront très utiles dans la préparation de futurs rapports publics.

1. Est-ce la première fois que vous prenez connaissance du Rapport ministériel sur le rendement (RMR) de CFC? Non ☐ Oui ☐

2. Y a-t-il amélioration par rapport aux documents antérieurs? Non ☐ Oui ☐

3. En recommanderiez-vous la lecture à d'autres personnes? Non ☐ Oui ☐
Pourquoi?

4. À quel titre avez-vous lu le RMR? (Ne cochez qu'une seule case.)

- ☐ députée/député, sénatrice/sénateur
- ☐ membre du personnel politique
- ☐ membre du personnel de la Chambre des communes/du Sénat
- ☐ organisation non gouvernementale (ONG) canadienne
- ☐ fonctionnaire du palier fédéral-provincial/territorial
- ☐ membre de la population canadienne
- ☐ membre d'un média
- ☐ membre d'une organisation internationale
- ☐ membre d'une organisation étrangère/d'un gouvernement étranger
- ☐ autre (veuillez préciser) :

5. Pourquoi avez-vous lu le RMR? (Cochez toutes les cases pertinentes)

- ☐ Pour obtenir des renseignements de base pour le travail d'un comité parlementaire
- ☐ Pour en savoir davantage sur les réalisations de Condition féminine Canada
- ☐ Pour mieux comprendre les défis que CFC doit relever
- ☐ Pour savoir où CFC a concentré ses efforts
- ☐ Pour élaborer des plans de partenariat avec Condition féminine Canada
- ☐ Autres raisons (veuillez préciser) :

Merci encore! Prière de transmettre par télécopieur à :
Josiane Désilets, Services de l'exécutif et de l'information
(613) 943-0449

On trouvera un résumé du Rapport d'évaluation sur le site Web de CFC. Veuillez consulter la section 2.6 pour une mise à jour sur les progrès concernant la modernisation de la fonction de contrôleur et le gouvernement en direct — la section 2.2 fait le point sur l'amélioration de notre processus de planification stratégique (qui fondera le processus et les outils d'évaluation ministériels).

Amélioration de l'accès à l'information de l'administration centrale et des bureaux régionaux

CFC a accompli des progrès considérables dans la mise en oeuvre de ses plans en matière de technologie de l'information. Les activités comprenaient la migration réussie vers un nouveau système de courriel reliant les bureaux régionaux, l'administration centrale et le personnel en déplacement, conformément à notre stratégie interne de Réseau commun; l'installation d'un nouvel équipement pour améliorer la sécurité et satisfaire aux exigences en matière d'accès; et la mise à niveau des logiciels.

Pour améliorer la gestion générale de l'information par le Ministère, un certain nombre d'activités ont été achevées pour jeter les bases d'un système de gestion des connaissances et de l'information. Les travaux achevés comprennent une politique sur l'accès aux connaissances et à l'information, des règles pour la gestion de l'information, un concept d'opération, l'optimisation d'un plan des fichiers et une analyse des lacunes en matière de technologies de l'information. CFC évalue maintenant les exigences des programmes de financement pour les intégrer dans le processus de sélection de systèmes. L'instauration d'une culture de la gestion de l'information est la clé de la réussite de cette initiative. On trouvera l'information sur la mise en service d'un site intranet à la section 2.6, à la rubrique Gouvernement en direct.

Améliorer le lieu de travail

Le Ministère a donné activement suite au dernier Sondage pour l'ensemble de la fonction publique auprès des fonctionnaires fédéraux et a constitué un comité consultatif de hauts fonctionnaires relevant directement de l'administration générale. Après avoir fourni rapidement à tout le personnel une analyse des résultats ministériels, le comité a produit un plan d'action qui a été validé par le personnel. Le plan final a été communiqué à tout le personnel en juin 2003. Pour poursuivre les progrès à cet égard, le plan d'action sur le sondage auprès des fonctionnaires fédéraux sera désormais inscrit à l'ordre du jour des réunions de gestion.

CFC a lancé sa nouvelle stratégie sur le plan d'apprentissage en réponse à la récente politique fédérale d'apprentissage permanent au sein de la fonction publique du Canada. Des séances d'information ont été offertes à tout le personnel pour les engager dans la démarche. Un projet pilote fructueux a permis de dégager des leçons pour alimenter la mise en oeuvre de la stratégie dans l'ensemble de CFC. En 2003-2004, on vise que 70 % des membres du personnel élaboreront et mettent en oeuvre leur plan d'apprentissage.

Résultat stratégique 3 : Efficacité du Ministère

Stratégie : Améliorer les opérations internes et la gestion des ressources humaines

(en millions de dollars)	
Dépenses prévues	1,9
Autorisations totales	2,1
Dépenses réelles 2002-2003	4,0

Pour de plus amples renseignements financiers, voir le tableau 2 de la section III.

Donner suite aux engagements préalables en matière de gestion

Tel qu'indiqué dans le RPP de 2002-2003, CFC a élaboré un plan d'action pour donner suite aux recommandations de la vérification interne de son programme de financement des subventions et des contributions, y compris l'évaluation des risques, les questions de gestion et l'uniformité des procédures d'approbation. Au moment de préparer ce rapport, les travaux concernant 9 des 12 recommandations étaient achevés. Le travail est amorcé sur les trois autres. Un ensemble d'outils, y compris un manuel de procédures assorti de lignes directrices pour la détermination des risques, l'évaluation et la gestion a été élaboré à l'aide d'un processus de consultation. La mise en place du cadre de responsabilisation du programme a débuté, y compris une stratégie d'apprentissage. Une séance de formation sur la gestion axée sur les résultats a été offerte à tout le personnel concerné. La séance a permis d'échanger de l'information, y compris des expériences d'autres ministères fédéraux et d'ONG, qui ont tous renforcé la transition amorcée au sein de CFC tout en améliorant la capacité interne.

Comme il a été indiqué dans le rapport précédent sur le rendement, CFC a élaboré et commencé à mettre en oeuvre un plan d'action pour donner suite aux recommandations de l'évaluation quinquennale de son Fonds de recherche en matière de politiques (FRP) :

- réunions bilatérales avec des directrices et directeurs de la recherche en matière de politiques d'autres ministères gouvernementaux pour profiter de leur expérience dans la détermination des thèmes des appels de proposition afin de mieux soutenir leurs programmes ministériels en matière de politiques et d'accroître l'adoption des résultats de la recherche en matière de politique;
- organisation de la Table ronde des chercheuses et des chercheurs en matière de politiques autochtones et de recherche comparative entre les sexes pour donner suite aux engagements du FRP d'accroître la capacité des groupes marginalisés, et les aider à acquérir les compétences nécessaires en matière de recherche pour préparer des projets qui satisfont aux normes du FRP (voir les détails à la section 2.5.1);
- modifier la composition du comité de sélection pour répondre au besoin d'un meilleur équilibre entre les chercheuses et chercheurs universitaires et communautaires.

Section IV : Renseignements complémentaires

Comment nous joindre

Pour plus de renseignements financiers :

Guyline Métayer
Directrice, Services intégrés
Téléphone : (613) 947-1453
Télécopieur : (613) 947-6113
Courriel : guyline.metayer@swc-cfc.gc.ca

Pour d'autres questions sur le Rapport ministériel sur le rendement :

Donna McKeey
Directrice, Services de l'exécutif et de l'information
Téléphone : (613) 992-5399
Télécopieur : (613) 943-0449
Courriel : donna.mckeey@swc-cfc.gc.ca

Pour des documents ou des renseignements supplémentaires, visitez notre site Web, à : <http://www.swc-cfc.gc.ca/>

Tableau 3 : Comparaison historique des dépenses ministérielles prévues et réelles du secteur d'activité

Le tableau ci-dessous montre la façon dont les ressources de CFC ont été utilisées ces dernières années.

2002-2003					
(en millions de dollars)					
Dépenses réelles ⁴	Autorisations totales	Dépenses prévues	Dépenses réelles 2001-2002	Promotion de l'égalité entre les sexes	Total
24,4	24,4	23,0	21,8	20,2	24,4

Tableau 4 : Paiements de transfert du secteur d'activité

En 2002-2003, le total des subventions votées à CFC a été de 11,2 millions de dollars. Ces subventions ont été utilisées entièrement au cours de l'année financière.

Le tableau suivant résume les paiements de transfert versés à des organismes faisant la promotion de l'égalité entre les sexes.

2002-2003					
(en millions de dollars)					
Dépenses réelles	Autorisations totales ⁵	Dépenses prévues ⁵	Dépenses réelles 2001-2002	Promotion de l'égalité entre les sexes	Total
11,2	11,2	10,8	9,3	8,3	11,2

⁴ L'augmentation de 2,6 millions de dollars entre les montants réels rapportés en 2002-2003 par comparaison à 2001-2002 est attribuable avant tout aux dépenses engagées en 2002-2003 en rapport avec le PAES (1,5 million de dollars), aux paiements de transfert pour l'initiative du secteur bénévolé (0,4 million de dollars) et à la compensation pour les conventions collectives (0,4 million de dollars).

⁵ Les données sur les dépenses prévues sont tirées du RPP de CFC pour 2002-2003. Les chiffres comprennent 0,25 million de dollars provenant de l'Initiative de lutte contre la violence familiale ainsi que 50 % du financement réservé à l'élaboration du PAES¹, c'est-à-dire une affectation annuelle de un million de dollars depuis 2000-2001, augmenté de 0,75 million de dollars par année depuis 2001-2002, et d'une augmentation annuelle finale supplémentaire de 0,75 million de dollars en 2002-2003 et pour les années subséquentes. Cumulativement, le budget annuel alloué pour le PAES pour les paiements de transfert se chiffre à 1 million de dollars en 2000-2001, 1,75 million en 2001-2002, 2,5 millions en 2002-2003 et se maintient depuis à 2,5 millions de dollars de la façon suivante :

(million de dollars)	Augmentation	Paiements de transfert
2000-2001	1,0	1,0
2001-2002	0,75	1,75
2002-2003	0,75	2,5
Permanent	0	2,5

⁶ Les autorisations totales tiennent compte d'une augmentation de 0,4 million de dollars, reliée à l'initiative du secteur bénévolé (un transfert de 0,4 million de dollars sera reçu en 2003-2004).

Tableau 2 : Comparaison des dépenses prévues et des dépenses réelles

Le tableau ci-dessous présente en détail les ressources utilisées par le secteur d'activité de CFC comparativement aux crédits autorisés par le Parlement, tel que présenté au tableau 1.

Dépenses ministérielles prévues contre dépenses réelles (en millions de dollars)

Secteur d'activité/ résultats stratégiques ^a	ETPs	Fonction- nement	Immobil- isations	Subventions et contributions voquées	Dépenses voquées brutes	subventions et contribu- tions prévues par la loi	Total des dépenses brutes	Moins les recettes dispon- ibles ^b	Total des dépenses nettes
Total partiel :									
1. Politiques gouvernementales équitables	26,9	26,9	5,4	3,9	9,3	-	9,3	-	9,3
2. Intervenantes et intervenants informés et efficaces	71,1	5,1	5,7	7,3	13,0	-	12,1	-	12,1
3. Ministère efficient	30,0	1,9	2,1	-	1,9	-	1,9	-	1,9
Total des dépenses prévues	128,00	12,2	13,2	10,8	23,0	-	23,0	-	23,0
Autorisations totales Dépenses réelles	128,00	13,2	-	11,2	24,4	-	24,4	-	24,4
Coût des services fournis par d'autres ministères^c	115,80	13,2	-	11,2	24,4	-	24,4	-	24,4
Coût net du programme	12,20	-	-	-	-	-	-	-	-
Autorisations totales Dépenses réelles	128,00	-	-	-	-	-	-	-	-
Coût net du programme	12,20	-	-	-	-	-	-	-	-
Autorisations totales Dépenses réelles	128,00	-	-	-	-	-	-	-	-
Coût net du programme	12,20	-	-	-	-	-	-	-	-
Autorisations totales Dépenses réelles	128,00	-	-	-	-	-	-	-	-
Coût net du programme	12,20	-	-	-	-	-	-	-	-
Autorisations totales Dépenses réelles	128,00	-	-	-	-	-	-	-	-
Coût net du programme	12,20	-	-	-	-	-	-	-	-
Autorisations totales Dépenses réelles	128,00	-	-	-	-	-	-	-	-
Coût net du programme	12,20	-	-	-	-	-	-	-	-
Autorisations totales Dépenses réelles	128,00	-	-	-	-	-	-	-	-
Coût net du programme	12,20	-	-	-	-	-	-	-	-
Autorisations totales Dépenses réelles	128,00	-	-	-	-	-	-	-	-
Coût net du programme	12,20	-	-	-	-	-	-	-	-
Autorisations totales Dépenses réelles	128,00	-	-	-	-	-	-	-	-
Coût net du programme	12,20	-	-	-	-	-	-	-	-
Autorisations totales Dépenses réelles	128,00	-	-	-	-	-	-	-	-
Coût net du programme	12,20	-	-	-	-	-	-	-	-
Autorisations totales Dépenses réelles	128,00	-	-	-	-	-	-	-	-
Coût net du programme	12,20	-	-	-	-	-	-	-	-
Autorisations totales Dépenses réelles	128,00	-	-	-	-	-	-	-	-
Coût net du programme	12,20	-	-	-	-	-	-	-	-
Autorisations totales Dépenses réelles	128,00	-	-	-	-	-	-	-	-
Coût net du programme	12,20	-	-	-	-	-	-	-	-
Autorisations totales Dépenses réelles	128,00	-	-	-	-	-	-	-	-
Coût net du programme	12,20	-	-	-	-	-	-	-	-
Autorisations totales Dépenses réelles	128,00	-	-	-	-	-	-	-	-
Coût net du programme	12,20	-	-	-	-	-	-	-	-
Autorisations totales Dépenses réelles	128,00	-	-	-	-	-	-	-	-
Coût net du programme	12,20	-	-	-	-	-	-	-	-
Autorisations totales Dépenses réelles	128,00	-	-	-	-	-	-	-	-
Coût net du programme	12,20	-	-	-	-	-	-	-	-
Autorisations totales Dépenses réelles	128,00	-	-	-	-	-	-	-	-
Coût net du programme	12,20	-	-	-	-	-	-	-	-
Autorisations totales Dépenses réelles	128,00	-	-	-	-	-	-	-	-
Coût net du programme	12,20	-	-	-	-	-	-	-	-
Autorisations totales Dépenses réelles	128,00	-	-	-	-	-	-	-	-
Coût net du programme	12,20	-	-	-	-	-	-	-	-
Autorisations totales Dépenses réelles	128,00	-	-	-	-	-	-	-	-
Coût net du programme	12,20	-	-	-	-	-	-	-	-
Autorisations totales Dépenses réelles	128,00	-	-	-	-	-	-	-	-
Coût net du programme	12,20	-	-	-	-	-	-	-	-
Autorisations totales Dépenses réelles	128,00	-	-	-	-	-	-	-	-
Coût net du programme	12,20	-	-	-	-	-	-	-	-
Autorisations totales Dépenses réelles	128,00	-	-	-	-	-	-	-	-
Coût net du programme	12,20	-	-	-	-	-	-	-	-
Autorisations totales Dépenses réelles	128,00	-	-	-	-	-	-	-	-
Coût net du programme	12,20	-	-	-	-	-	-	-	-
Autorisations totales Dépenses réelles	128,00	-	-	-	-	-	-	-	-
Coût net du programme	12,20	-	-	-	-	-	-	-	-
Autorisations totales Dépenses réelles	128,00	-	-	-	-	-	-	-	-
Coût net du programme	12,20	-	-	-	-	-	-	-	-
Autorisations totales Dépenses réelles	128,00	-	-	-	-	-	-	-	-
Coût net du programme	12,20	-	-	-	-	-	-	-	-
Autorisations totales Dépenses réelles	128,00	-	-	-	-	-	-	-	-
Coût net du programme	12,20	-	-	-	-	-	-	-	-
Autorisations totales Dépenses réelles	128,00	-	-	-	-	-	-	-	-
Coût net du programme	12,20	-	-	-	-	-	-	-	-
Autorisations totales Dépenses réelles	128,00	-	-	-	-	-	-	-	-
Coût net du programme	12,20	-	-	-	-	-	-	-	-
Autorisations totales Dépenses réelles	128,00	-	-	-	-	-	-	-	-
Coût net du programme	12,20	-	-	-	-	-	-	-	-
Autorisations totales Dépenses réelles	128,00	-	-	-	-	-	-	-	-
Coût net du programme	12,20	-	-	-	-	-	-	-	-
Autorisations totales Dépenses réelles	128,00	-	-	-	-	-	-	-	-
Coût net du programme	12,20	-	-	-	-	-	-	-	-
Autorisations totales Dépenses réelles	128,00	-	-	-	-	-	-	-	-
Coût net du programme	12,20	-	-	-	-	-	-	-	-
Autorisations totales Dépenses réelles	128,00	-	-	-	-	-	-	-	-
Coût net du programme	12,20	-	-	-	-	-	-	-	-
Autorisations totales Dépenses réelles	128,00	-	-	-	-	-	-	-	-
Coût net du programme	12,20	-	-	-	-	-	-	-	-
Autorisations totales Dépenses réelles	128,00	-	-	-	-	-	-	-	-
Coût net du programme	12,20	-	-	-	-	-	-	-	-
Autorisations totales Dépenses réelles	128,00	-	-	-	-	-	-	-	-
Coût net du programme	12,20	-	-	-	-	-	-	-	-
Autorisations totales Dépenses réelles	128,00	-	-	-	-	-	-	-	-
Coût net du programme	12,20	-	-	-	-	-	-	-	-
Autorisations totales Dépenses réelles	128,00	-	-	-	-	-	-	-	-
Coût net du programme	12,20	-	-	-	-	-	-	-	-
Autorisations totales Dépenses réelles	128,00	-	-	-	-	-	-	-	-
Coût net du programme	12,20	-	-	-	-	-	-	-	-
Autorisations totales Dépenses réelles	128,00	-	-	-	-	-	-	-	-
Coût net du programme	12,20	-	-	-	-	-	-	-	-
Autorisations totales Dépenses réelles	128,00	-	-	-	-	-	-	-	-
Coût net du programme	12,20	-	-	-	-	-	-	-	-
Autorisations totales Dépenses réelles	128,00	-	-	-	-	-	-	-	-
Coût net du programme	12,20	-	-	-	-	-	-	-	-
Autorisations totales Dépenses réelles	128,00	-	-	-	-	-	-	-	-
Coût net du programme	12,20	-	-	-	-	-	-	-	-
Autorisations totales Dépenses réelles	128,00	-	-	-	-	-	-	-	-
Coût net du programme	12,20	-	-	-	-	-	-	-	-
Autorisations totales Dépenses réelles	128,00	-	-	-	-	-	-	-	-
Coût net du programme	12,20	-	-	-	-	-	-	-	-
Autorisations totales Dépenses réelles	128,00	-	-	-	-	-	-	-	-
Coût net du programme	12,20	-	-	-	-	-	-	-	-
Autorisations totales Dépenses réelles	128,00	-	-	-	-	-	-	-	-
Coût net du programme	12,20	-	-	-	-	-	-	-	-
Autorisations totales Dépenses réelles	128,00	-	-	-	-	-	-	-	-
Coût net du programme	12,20	-	-	-	-	-	-	-	-
Autorisations totales Dépenses réelles	128,00	-	-	-					

3.1 Aperçu du rendement financier

En 2002-2003, le budget total dont disposait CFC comprenait un budget de subventions, un budget de fonctionnement appuyant le travail de 7 directions et de 15 bureaux régionaux, ainsi que cinq millions de dollars pour le PAFS¹. Cela comprenait les activités connexes, notamment accélérer la mise en oeuvre de l'ACS, respecter les engagements internationaux du Canada, mobiliser les Canadiennes et les Canadiens ainsi qu'accroître la participation du secteur bénévole. Les tableaux financiers sommaires ci-dessous présentent des renseignements supplémentaires.

3.2 Tableaux des sommaires financiers

Tableau 1 : Sommaire des crédits approuvés

Le tableau ci-dessous présente en détail les ressources affectées par le Parlement à CFC et les sommes que le Ministère a utilisées en réalité. Le budget initial de CFC (c.-à-d. les dépenses prévues²) s'élevait à 23 millions de dollars. Ce budget a été révisé à la hausse et fixé à 24,4 millions de dollars (c.-à-d. les autorisations totales³), ce qui représente une augmentation de 1,4 million de dollars. Cette augmentation est due principalement au report autorisé de 0,5 million de dollars du budget de fonctionnement de 2001-2002 et à la somme de 0,4 million de dollars pour les paiements rémunération et décaissant des conventions collectives; au 0,4 million de dollars pour les paiements de transfert relié à l'Initiative du secteur bénévole; et au 0,1 million de dollars résultant du rajustement des contributions au régime d'avantages du personnel et des fonds obtenus pour la modernisation de la fonction de contrôle. Le budget total disponible de CFC, soit 24,4 millions de dollars, a été dépensé au complet en 2002-2003.

Besoins financiers par autorisation

2002-2003 (en millions de dollars)			
Crédit			
Condition féminine Canada			
Bureau de la coordinatrice			
125	Dépenses de fonctionnement	10,9	11,8
130	Subventions	10,8	11,2
(S)	Contributions aux régimes d'avantages du personnel	1,3	1,4
Total pour le Ministère			
		23,0	24,4
		1,4	24,4

¹ En somme, le PAFS reçoit 2 millions de dollars par année depuis 2000-2001, montant auquel s'est ajouté 1,5 million de dollars en 2001-2002, et à nouveau une dernière augmentation annuelle de 1,5 million de dollars en 2002-2003. Cumulativement, le budget annuel disponible pour le PAFS était de 2 millions de dollars en 2000-2001, de 3,5 millions en 2001-2002, et de 5 millions en 2002-2003 et pour les années subséquentes, comme indiqué ci-dessous :

(Millions de dollars)	Augmentation annuelle	Budget annuel
2000-2001	2,0	2,0
2001-2002	1,5	3,5
2002-2003	1,5	5,0
Permanent	0	5,0

² L'affectation du financement du PAFS est répartie également entre les crédits (c.-à-d. les dépenses de fonctionnement et les subventions et contributions). Les dépenses prévues tiennent compte des chiffres présentés dans le Rapport sur les plans et les priorités de 2002-2003 de CFC.

³ Les autorisations totales correspondent à la somme des budgets principal et supplémentaire des dépenses et des autres autorisations.

femmes vivant dans des collectivités rurales. Par exemple, CFC a versé 50 000 \$ au Cercle national des autochtones contre la violence familiale, pour l'aider à repérer les programmes de lutte contre la violence familiale dans les collectivités des Premières nations ainsi que les collectivités métisses et inuites dans l'ensemble du Canada, et aussi à élaborer et à mettre en place un cadre et des modules de formation pour lutter contre la violence familiale en tenant compte des particularités culturelles.

2.6 La façon dont CFC contribue aux initiatives horizontales

Modernisation de la fonction de contrôleur (90 000 \$)

En janvier 2002, CFC a commencé à mettre en oeuvre l'initiative pangouvernementale de Modernisation de la fonction du contrôleur. Cette mise en oeuvre est essentielle pour remplir son mandat. CFC est d'avis que cette initiative ne se limite pas à une gestion efficace; elle incrustera ces principes dans sa culture ministérielle en mettant les outils et les mécanismes pertinents en place pour poursuivre les efforts en vue d'instaurer les comportements souhaités. L'évaluation finale des actuelles capacités de gestion a été reçue en juillet 2002 et se trouve sur le site Web de CFC. Le plan d'action résultant a été élaboré durant la dernière partie de l'année. Il a influé sur les plans opérationnels de 2003-2004.

Gouvernement en direct (157 000 \$ pour la mise en oeuvre du Volet 1 et la conversion partielle des documents)

En 2002-2003, CFC a renouvelé son site Web pour satisfaire aux exigences du Volet 1, qui établissait la présence en direct du gouvernement fédéral tout en misant sur une approche centrée sur la clientèle dans la présentation de l'information. Cette démarche fournit une structure commune et permet à la clientèle de naviguer et de récupérer de l'information plus rapidement. CFC a aussi développé son site intranet en fonction des mêmes normes. Dans l'optique de la gestion du rendement, étant donné la restructuration du site, CFC déterminera un niveau de référence pour l'accès au site et de son utilisation, à des fins de surveillance et de comparaison. Dans le cadre de la mise en oeuvre d'améliorations aux services et des initiatives de gestion du rendement, le Ministère effectuera un sondage cette année pour obtenir les commentaires de la clientèle ainsi que des utilisatrices et des utilisateurs des deux sites.

Article 41 de la Loi sur les langues officielles (800 000 \$)

CFC présente un rapport annuel distinct sur cette importante initiative. Le Ministère a préparé un plan d'action pluriannuel à la suite du rapport d'étape annuel sur l'application de l'article 41 (qui sera affiché sur le site Web du Ministère à l'automne 2003). Dans la poursuite de sa mission, CFC reconnaît la diversité des Canadiennes, y compris les femmes de langues officielles en situation minoritaire. CFC a financé 18 groupes, pour faciliter leur participation et répondre à leurs besoins particuliers, y compris leurs besoins de développement de la capacité en matière d'égalité entre les sexes.

Initiative de lutte contre la violence familiale (250 000 \$)

CFC a continué à participer à l'Initiative de lutte contre la violence familiale (ILVF) — l'élément clé de la stratégie fédérale de lutte contre la violence familiale au Canada. En 2002-2003, CFC a contribué à la préparation du rapport quinquennal qui résume les activités réalisées par 12 ministères, organismes et sociétés de la Couronne du gouvernement fédéral de 1997-1998 à 2001-2002. En 2002-2003, CFC a aussi utilisé son affectation annuelle de la ILVF pour financer 10 initiatives de groupes de femmes portant sur la violence faite aux femmes autochtones, aux femmes handicapées, aux femmes appartenant à un groupe ethnoculturel et aux

Compréhension et engagement accrues de la part de certaines institutions

- L'intervention stratégique de la New Brunswick Coalition for Pay Equity a réussi à mettre l'équité salariale à l'ordre du jour de la campagne électorale provinciale de 2003. Elle aura probablement un effet à long terme sur la politique gouvernementale. Auparavant, le gouvernement du Nouveau-Brunswick avait pris des mesures concrètes, en mai 2002, en organisant une table ronde législative réunissant tous les partis pour examiner la question de l'écart salarial entre les femmes et les hommes dans la province. Le Conseil consultatif sur la condition de la femme au Nouveau-Brunswick a été un partenaire clé et a aidé à placer cette question à l'avant-scène en lançant une campagne de sensibilisation au sujet de l'équité salariale dans la province. Parmi les autres partenaires, mentionnons l'Association francophone des municipalités du Nouveau-Brunswick, divers syndicats et le Front commun pour la justice sociale.
- Une récente initiative a facilité des changements institutionnels préliminaires chez Abitibi Price concernant l'équité et la diversité en matière d'emploi. La compagnie s'est engagée à participer à l'élaboration d'un plan sur la diversité en milieu de travail pour l'usine. Elle s'est aussi associée avec le Bay St. George Status of Women Council pour des consultations sur les problèmes en milieu de travail. Les gestionnaires d'Abitibi Price participeront, à l'automne 2003, à une séance sur l'équité en matière d'emploi. Parmi les autres partenaires de cette initiative, mentionnons le College of the North Atlantic, le Women in Resource Development Committee et le Long Range Regional Economic Development Board.

Des femmes participent aux processus de décision institutionnels

- CFC essaie de prendre appui sur les efforts déployés dans le passé pour susciter un dialogue éclairé sur l'exploitation sexuelle des femmes et des filles. Par conséquent, de concert avec la Ville de Vancouver et le ministère des Services aux collectivités, aux autochtones et aux femmes de la Colombie-Britannique, le ministère a offert un soutien financier et technique à l'International Centre to Combat Exploitation of Children. Cet organisme a organisé le premier dialogue structure entre les femmes qui ont été victimes d'exploitation sexuelle et qui travaillent maintenant comme intervenantes dans des groupes de soutien aux travailleuses du sexe partout en Colombie-Britannique.
- Les participantes ont collaboré pour réagir ensemble, à l'échelle régionale, à l'exploitation sexuelle des femmes et des filles. Une stratégie préliminaire intégrant les perspectives des femmes qui ont travaillé dans l'industrie du sexe a fourni une solution de rechange aux stratégies conçues uniquement dans l'optique des responsables de la justice pénale, de l'application de la loi et des services sociaux. Cette initiative a permis de passer du point de vue des spécialistes à celui des femmes qui ont vécu l'expérience. Le forum a débouché sur la création de la BC Coalition of Experiential Women. Il pourrait jouer un rôle de premier plan pour veiller à ce que les voix de ces femmes se fassent entendre dans le dialogue et dans l'élaboration des réactions à l'exploitation sexuelle. Des responsables élus et des hauts fonctionnaires des deux ordres de gouvernement et des municipalités se sont engagés à intégrer les questions soulevées par le groupe aux futurs processus de planification et de décision.

L'utilisation de la justice réparatrice pour ce type d'infraction tant que ces questions ne seraient pas résolues. La Women's Restorative Justice Research Coalition, composée d'un éventail de groupes de femmes de toute la Nouvelle-Écosse, a présenté ses constatations au cours d'une conférence de trois jours, à l'automne 2002. La conférence réunissait des fonctionnaires ainsi que des femmes et des hommes politiques clés. À la lumière de tels résultats, le ministre de la Justice de la province a dit au groupe que son ministère dialoguerait avec lui pour réévaluer le programme de justice réparatrice de la province. Étant donné les difficultés auxquelles le groupe s'était heurté précédemment, la coalition a accueilli favorablement la décision qui, à son avis, devrait profiter directement au programme.

- Au Québec, les nouvelles villes fusionnées sont en voie de se donner des structures internes. La Table des groupes de femmes de Montréal a atteint son objectif de sensibiliser la nouvelle ville de Montréal à l'importance de l'égalité entre les sexes. La structure municipale comprendra un Conseil des femmes et un bureau de la condition féminine. La Ville s'est engagée à maintenir les acquis du programme Femmes et ville, les intégrera au sein de l'appareil municipal plutôt que dans les arrondissements en utilisant l'ACS comme outil. L'administration montréalaise a aussi appliqué la *Loi sur la parité* dans tous les corps d'emploi de la ville. Un résultat imprévu mais très favorable est un partenariat entre les groupes de femmes du Québec et Femmes autochtones du Québec, le regroupement des femmes autochtones de la province.

- Pour mieux répondre aux besoins des femmes atteintes d'une déficience visuelle, le Regroupement des personnes handicapées visuelles a créé un comité qui a suscité l'intérêt d'autres régions du Québec grâce à sa diffusion d'information sur de tels besoins. Les partenaires comprennent le Secrétariat à l'action communautaire autonome, l'Office des personnes handicapées du Québec, le Service de police de Québec et le comité des usagers de l'Institut de réadaptation en déficience physique de Québec. La Ville de Québec a adopté l'une des recommandations fournies à l'intention de son Service de réadaptation en faveur de l'amélioration de l'accès aux services pour ce groupe de femmes. En collaboration avec le service de police municipal, le regroupement produit de l'information sur la sécurité dans la rue et dans d'autres lieux publics à l'intention des personnes atteintes de déficience visuelle.

- Le Regroupement des centres d'aide et de lutte contre les agressions à caractère sexuel a réussi à mobiliser diverses institutions, y compris le ministère de la Santé et des Services sociaux du Québec ainsi que d'autres organismes publics de soins de santé. C'est ainsi qu'une proposition commune préconisant une intervention en faveur des femmes victimes de violence conjugale a été communiquée aux organismes compétents et l'un des programmes les plus critiqués, Fiancées par correspondance, a été aboli — en partie en réaction aux pressions exercées par le regroupement.

Grâce à des initiatives financées, CFC peut aussi faire état de progrès relatifs à certains résultats intermédiaires :

Filipino Nurses Association, du ministère de la Santé de l'Alberta et de Citoyenneté et Immigration Canada.

Le réseau avait pour objectif de repérer les obstacles à l'autorisation rapide, en Alberta, des infirmières formées à l'étranger et de recommander des solutions. Après deux consultations distinctes auprès des intervenantes et des intervenants, le réseau a produit un rapport final et un plan d'action sur les travaux futurs en matière d'autorisation, y compris les rôles et les responsabilités des partenaires ainsi que des intervenantes et intervenants souhaitant donner suite à certains points prioritaires. La registraire de l'Alberta Association of Registered Nurses avait demandé au réseau de l'aider à examiner certaines des pratiques d'autorisation et de participer à une formation interculturelle. À l'avenir, le travail sera coordonné par la Filipino Nurses Association. L'initiative a permis de créer un milieu favorable aux changements systémiques dans le processus d'autorisation et le Budget fédéral de 2003 a mentionné le besoin de mettre en place des mécanismes pour accélérer la reconnaissance des titres de compétence obtenus à l'étranger.

- La New Brunswick (NB) Coalition of Transition Houses a réalisé un projet pour répondre aux besoins des victimes d'agression en exerçant des pressions en faveur de la modification des politiques et programmes provinciaux concernant les maisons de transition. Grâce à cette initiative, la coalition a obtenu des engagements significatifs du ministère des Services familiaux et communautaires du Nouveau-Brunswick. En fait, ce ministère paiera le montant total du salaire des responsables à temps plein de la garde des enfants dans chaque maison de transition de la province. L'organisme a aussi réussi à intervenir avec succès auprès du Groupe de travail du ministre sur la violence faite aux femmes et a obtenu du même ministère qu'il paie toutes les dépenses approuvées des réfugiés, et ce, pour les deux prochaines années.

- Une initiative de l'Union culturelle des Franco-Ontariennes (UCFO) permet aux femmes de participer à la création de changements qui ont des répercussions directes sur leur vie et sur la vie de nombreuses autres Canadiennes. Le groupe a dressé un inventaire des programmes gouvernementaux. La réponse à sa recherche-action a dépassé toutes les attentes. Par conséquent, l'UCFO collabore avec Développement des ressources humaines Canada afin de créer un partenariat pour améliorer l'accès des Franco-Ontariennes aux divers programmes fédéraux, d'élaborer des stratégies adaptées aux réalités particulières des femmes plus âgées afin de contrer la pauvreté au sein de ce groupe, et de créer des liens avec la communauté des femmes appartenant à des minorités ethnoculturelles.

- En 1998, le ministère de la Justice de la Nouvelle-Écosse a déposé les plans du plus ambitieux programme de justice réparatrice au Canada. Ce programme portera sur l'ensemble des infractions et des auteurs d'infractions, y compris les crimes sexuels et les agressions envers la conjointe ou la partenaire. Des organismes communautaires se sont demandés si et comment la justice réparatrice serait utilisée dans de tels cas. Au cours des exercices de planification antérieurs, on avait accordé peu d'attention à de telles préoccupations. Ce ministère a réagi aux préoccupations en imposant un moratoire sur

Résultat stratégique : Un plus large éventail d'intervenantes et d'intervenants informés et efficaces qui travaillent activement à promouvoir l'égalité entre les sexes, y compris chez les groupes et les institutions des secteurs public, privé et bénévole.

Stratégie : Favoriser des partenariats avec des intervenantes et des intervenants clés pour cibler un changement institutionnel dans les secteurs d'activité stratégiques retenus.

CFC a mis en oeuvre cette seconde stratégie pour accroître sa portée. L'appui est accordé avant tout à des organismes communautaires qui sont en mesure d'influer sur d'autres institutions. Voici quelques exemples de résultats à court terme obtenus au moyen d'initiatives financées :

Sensibilisation et mobilisation accrues

- Le Conseil d'intervention pour l'accès des femmes au travail est un partenariat entre plusieurs organismes, y compris Au bas de l'échelle, Femmes regroupées en option non traditionnelles (F.R.O.N.T.), la Fédération des femmes du Québec et le Regroupement Naissance-Renaissance. Il a présenté un document ainsi que plusieurs mémoires et opinions au ministre du Travail du Québec, recommandant une refonte de la Loi sur les normes du travail et du Code du travail de la province, adoptés il y a 20 ans. Les demandes — y compris un congé sans solde pour prendre soin des membres de la famille, l'inclusion des prestataires de soins dans la loi et un salaire minimum pour les travailleuses agricoles — ont aidé à faire ajouter des avantages à la Loi et au Code.

- En partenariat avec d'autres syndicats membres, la Saskatchewan Federation of Labour a piloté une initiative pour réunir de l'information et formuler des recommandations à l'intention des gouvernements, des employeurs et des syndicats. Le but est d'améliorer la vie des travailleuses ayant des personnes à charge. Son étude des conventions collectives en Saskatchewan portant sur la conciliation travail-famille et sur la réduction des heures de travail a produit un libellé type, utile pour les contrats, portant sur l'équilibre entre la vie professionnelle et la vie familiale. On a organisé une conférence intitulée *Work and Family* pour discuter des enjeux et obtenir les commentaires des participantes et des participants. Une série de projets pilotes a permis de mettre à l'essai diverses orientations et solutions aux problèmes qui avaient été cernés. Le partenariat a aussi élaboré le Public Sector Protocol on Family-Friendly Workplaces. La discussion sur la question de l'équilibre entre le travail et la famille se poursuivra au moyen du serveur de listes sur Internet, créé dans le cadre de cette initiative.

Action efficace par les groupes de femmes pour promouvoir l'égalité des femmes

- Il y a une pénurie critique d'infirmières qualifiées. C'est donc dire que l'autorisation rapide des infirmières formées à l'étranger aidera à répondre aux besoins tant des gouvernements que des fournisseurs de soins de santé. En réponse à ces besoins, une initiative de l'Alberta Network for Immigrant Women a été gérée par un Comité directeur composé de représentantes et de représentants de l'Université de l'Alberta, de l'Université de Calgary, de l'Alberta Association of Registered Nurses, du International Qualification Assessment Centre, de l'Alberta Domestic Workers Association, de la

CFC organise chaque année un certain nombre d'événements commémoratifs afin d'accroître la sensibilisation et d'encourager des organismes et la population du Canada à marquer et à célébrer les réalisations des femmes. En 2002-2003, d'autres organismes, tels que la Place du Canada, au Nouveau-Brunswick, se sont associés à CFC pour promouvoir ce travail.

En 2002-2003, Condition féminine Canada a particulièrement bien réussi à rejoindre les jeunes. CFC a formé un partenariat avec l'Équipe ESTBEM, Sport Canada, et l'Association canadienne pour l'avancement des femmes, du sport et de l'activité physique. Ce partenariat a permis de « comarainer » deux événements qui ont eu lieu simultanément dans une école secondaire de London, en Ontario, et dans une école de Montréal, au Québec. La secrétaire d'État (Situation de la femme), L'honorable Jean Augustine, et le secrétaire d'État (Sport amateur), L'honorable Paul DeVilliers ont présidé les événements qui marquaient le coup d'envoi du Mois de l'histoire des femmes de 2002, dont le thème était *Championnes un jour, championnes toujours! Les femmes et le sport*. Au cours de ces événements, des athlètes féminines olympiques et paralympiques ainsi que d'autres athlètes féminines de calibre mondial ont fait des présentations aux élèves sur la place du sport dans leur vie, assorties d'anecdotes inspirantes pour encourager les élèves à concrétiser leurs rêves.

Il s'agissait du premier partenariat officiel créé pour le Mois de l'histoire des femmes. Les élèves du secondaire qui ont participé aux événements ont bien aimé entendre et rencontrer les athlètes. Cette manifestation a élargi l'auditoire du Ministère et a retenu l'attention des médias tout au long du mois. Elle a aussi permis à CFC de profiter d'une expérience d'apprentissage précieuse au sujet des partenariats avec des organismes extérieurs. Il reste des défis à relever pour trouver des partenaires opportuns et en arriver à un équilibre entre leurs besoins et les objectifs du Ministère.

CFC produit des documents et organise des activités pour releasser le niveau de sensibilisation à l'égalité entre les sexes; au cours des dernières années, l'intérêt s'est accru considérablement. Plus particulièrement, les écoles et d'autres organismes utilisent les documents à des fins pédagogiques. La rétroaction indique que les documents devraient être distribués plus tôt afin de pouvoir être intégrés aux programmes. On a aussi demandé de publier davantage d'exemplaires. Pour minimiser les coûts et maximiser l'accès, nous affichons autant de documents que possible sur notre site Web, à www.swc-cfc.gc.ca/dates/whm/index_f.html. En 2003, la documentation sur le Mois de l'histoire des femmes a été disponible plus tôt que jamais. CFC envisage diverses façons de mesurer les répercussions que cette information a eues sur les élèves.

régionaux des autres ministères les consultent concernant des questions reliées à l'égalité entre les sexes et l'ACS.

Un résultat imprévu mais intéressant du programme de formation à l'ACS de CFC a été la demande de formation formulée par le milieu des ONG, formation qui a été offerte à un échantillon de divers membres des groupes de femmes francophones en situation minoritaire.

Étant donné les résultats d'un projet pilote axé sur le développement de la capacité réalisé avec Citoyenneté et Immigration Canada (CIC) en 2001-2002, CIC offre maintenant une formation à l'ACS élaborée par CFC. Il s'agit d'une formation permanente qui s'inscrit dans les cours habituels offerts par ce ministère.

La version révisée de la trousse d'information portant sur l'ACS a été expédiée à une liste élargie de groupes cibles, y compris des fonctionnaires fédéraux, des politiciennes et des politiciens et des hauts fonctionnaires, ainsi qu'à des organisations internationales. On y trouvait un formulaire d'évaluation pour cerner l'intérêt de poursuivre des activités d'ACS. Moins de 5 % des destinataires ont retourné le formulaire. Les destinataires qui ont rempli l'évaluation ont extrêmement apprécié la valeur éducative de la trousse et nous avons communiqué avec les personnes qui ont manifesté un intérêt pour la poursuite de l'ACS au sein de leurs organisations respectives. Toutefois, nous reverrons en 2003-2004 la méthode de collecte d'information axée sur les résultats.

Initiatives supplémentaires pour améliorer la base de connaissances, accroître la sensibilisation et renforcer la capacité concernant les questions d'intérêt pour les femmes et l'égalité entre les sexes

Condition féminine Canada a publié sept rapports de recherche sur divers nouveaux enjeux de la politique gouvernementale. On les trouvera sur le site Web de CFC, de même qu'une trousse de fiches d'information sur tous les rapports publiés depuis 1996. Les rapports visaient à repérer d'éventuels écarts entre les sexes et à les porter à l'attention des décisionnaires, des groupes de femmes et d'autres organismes de promotion de l'égalité que cela pourrait intéresser. CFC a eu du mal à rationaliser les processus d'examen par les spécialistes de l'extérieur et le gouvernement en raison de la pénurie de spécialistes des implications des accords commerciaux sur l'égalité entre les sexes tant au gouvernement fédéral que dans le milieu universitaire. Par conséquent, au cours de la période de référence 2002-2003, il a fallu plus de temps que d'habitude pour achever certains des rapports de recherche sur les femmes et le commerce.

Le Ministère est intervenu aux niveaux fédéral, provincial et territorial (FPT) pour étouffer les connaissances sur l'accès aux prestations en cas de travail non traditionnel. Une étude commandée avec l'Association canadienne des administrateurs de la législation sur le travail a marqué un jalon. Elle alimentera la planification des futurs travaux FPT sur cette question, y compris les recommandations stratégiques.

Il fallait, en faisant fond sur les contributions antérieures de CFC, tant au pays qu'à l'étranger, accroître la sensibilisation et la compréhension du public à l'égard des incidences du trafic au Canada même. CFC a participé à la production d'une brochure à l'intention expresse des victimes éventuelles, qui sera distribuée aux postes frontalière du Canada cette année.

2.5.2 Un plus large éventail d'intervenantes et d'efficaces

Résultat stratégique : Un plus large éventail d'intervenantes et d'efficaces qui travaillent activement à promouvoir l'égalité entre les sexes, y compris chez les groupes et les institutions des secteurs public, privé et bénévole.

Stratégie : Accélérer l'acquisition des connaissances sur certaines questions choisies auprès des publics cibles dans certains secteurs d'activités.

Mettre en oeuvre l'ACS

Condition féminine Canada vise à créer une masse critique de personnes informées afin que l'application de l'analyse comparative entre les sexes s'intègre harmonieusement à l'élaboration et à la mise en oeuvre de solides politiques et programmes. Par conséquent, ses efforts ont porté sur l'augmentation du nombre de fonctionnaires formés à l'ACS. La crédibilité du programme s'accroît à mesure que le programme de formation à l'ACS se fait connaître et que le nombre de séances de formation augmente.

CFC est engagé dans un projet pilote d'un an pour développer la capacité au sein des Forces canadiennes et du ministère de la Défense nationale. Le but est d'améliorer les compétences et les connaissances de l'Organisation consultative des femmes de la défense, du Groupe consultatif sur l'équité en matière d'emploi ainsi que du personnel civil et militaire concernant l'égalité entre les sexes et la diversité dans les politiques et les programmes.

Les activités ont ciblé avant tout la formation à l'ACS et l'évaluation du transfert des connaissances qui ont eu lieu en mars 2003 et auxquelles 40 personnes ont participé. L'évaluation générale de la formation faite par les participantes et les participants a été favorable :

- 64 % des personnes ont indiqué qu'à la suite du cours, elles pourraient expliquer les concepts et les outils fondamentaux de l'intégration de l'ACS;
- 69 % recommanderaient cette séance à leurs collègues;
- 62 % ont dit qu'elles pourraient appliquer l'ACS dans leur domaine de travail.

CFC joindra au prochain rapport ministériel sur le rendement les résultats des deux évaluations du transfert des connaissances pour déterminer comment les participantes et les participants ont appliqué l'ACS et toutes les répercussions connexes qui auraient pu s'ensuivre. Dans la foulée de ce projet pilote, les Forces canadiennes et le ministère de la Défense nationale envisagent aussi la possibilité d'offrir une formation permanente à l'ACS.

Le personnel de l'administration centrale et des bureaux régionaux de CFC a aussi reçu une formation à l'ACS. Grâce à cette formation, le personnel devenait en mesure, dans le cadre de ses interactions et de son travail avec d'autres organismes, d'accroître la sensibilisation aux concepts et à l'intégration de l'ACS, et fournir de l'aide à cet égard. On s'attend que ce rôle deviendra particulièrement important pour le personnel régional de CFC parce que les bureaux

Dans la foulée de la Table ronde des chercheuses et des chercheurs en matière de politiques autochtones et de recherche comparative entre les sexes tenue à Vancouver, en 2000, CFC a organisé une deuxième table ronde pour relever le niveau de la sensibilisation et veiller à ce que ces personnes aient accès au Fonds de recherche en matière de politiques. Les participantes et les participants ont échangé sur leurs expériences de la recherche comparative entre les sexes, ont cerné des lacunes dans les connaissances et les politiques relatives aux problèmes les plus pressants auxquels font face les femmes autochtones, et ont examiné les liens entre la collectivité, les universitaires et les décisionnaires. La table ronde leur a permis de cerner leurs intérêts et leurs projets de recherche, et de partager leurs expériences. Plusieurs ont convenu de collaborer à la création d'un modèle holistique de recherche autochtone en matière de politiques, qui sera affiché sur le site Web de CFC après sa publication.

CFC a aussi travaillé avec le ministère des Affaires indiennes et du Nord canadien pour intégrer des considérations liées à l'égalité entre les sexes à la *Loi sur la gouvernance des Premières nations* et a financé l'initiative suivante conjointement avec le ministère du Patrimoine canadien, qui a contribué directement à faire progresser la participation des femmes à la prise de décisions :

- L'initiative de la Liard Aboriginal Women's Society a encouragé les femmes autochtones à intégrer plus activement leurs réalités et leurs perspectives aux initiatives liées à la gouvernance. Cette initiative est survenue à un tournant critique dans l'évolution de l'autonomie gouvernementale au sein de la nation Kaska, dans le nord de la Colombie-Britannique et au Yukon. Les principales préoccupations des femmes à l'égard de la gouvernance ont été soulevées durant le débat public, qui a servi de tribune aux femmes Kaska pour jouer un rôle de chef de file dans le processus de développement constitutionnel de la Nation. Il leur a aussi fourni de précieuses occasions d'influer sur les recherches et d'acquiescer des compétences et des expériences décisives, qui amélioreront leur capacité générale de jouer des rôles de premier plan au sein de leurs collectivités.

L'année 2002-2003 a été une année de changement symbolique et structurel d'envergure pour la nation Nishnawbe Aski (NAN), les préoccupations des femmes étant devenues un élément permanent du programme des chefs. Faisant fond sur les travaux précédents du Equay Wuk Women's Group on Aboriginal Women and Self Government, les chefs de la NAN ont ordonné à leur comité exécutif de créer un groupe de travail composé de femmes pour recommander les moyens à prendre pour intégrer les femmes aux réunions des chefs. Avec l'appui des chefs, Equay Wuk a piloté la démarche. Deux représentantes du groupe de travail assistent désormais aux réunions des chefs, et y présentent les enjeux et les préoccupations des femmes.

Les efforts conjugués de Condition féminine Canada et de plusieurs partenaires ont permis de commencer à relever les défis cernés par les femmes autochtones et constituent des étapes progressives en vue de lever les obstacles systémiques qui subsistent.

concernant l'égalité entre les sexes et les droits fondamentaux des femmes, et d'améliorer ses liens avec le processus du Sommet des Amériques, y compris la suite à donner aux résultats du Sommet de Québec concernant l'égalité entre les sexes. L'administratrice générale de CFC occupe actuellement le poste de vice-présidente de la CIF et poursuivra son mandat jusqu'en 2004.

CFC a aussi joué un rôle important dans la création du Forum interinstitutionnel sur l'égalité des sexes. Il s'agit d'un mécanisme au moyen duquel le Secrétariat général de l'OEA peut faciliter les interventions et suivre les progrès réalisés dans l'hémisphère concernant la poursuite des buts d'égalité entre les sexes dans ses orientations, ses activités opérationnelles, sa coordination, ses recherches, sa formation et son information publique. Le Forum réunira des renseignements pour les rapports du secrétaire général de l'OEA à l'Assemblée générale sur la mise en oeuvre du Programme interaméricain de promotion des droits humains de la femme et de l'équité ainsi que de la parité femmes-hommes.

En 2002-2003, CFC est aussi intervenu activement pour jeter les bases du Réseau de coordination sur les questions liées à l'égalité entre les sexes, qui veut favoriser la mise en oeuvre du cadre d'intégration des femmes de la Coopération économique Asie-Pacifique (APEC). L'un des résultats clés du travail à ce jour est la priorité accordée à la recherche et débouchés pour les entrepreneures du Canada et d'autres pays membres de l'APÉC.

Intégrer des considérations sur l'égalité entre les sexes à la politique gouvernementale — Étude de cas du PAES pour les femmes autochtones

Le Canada est perçu comme un chef de file mondial en matière d'égalité entre les sexes et a obtenu des résultats concrets pour ce qui est d'améliorer la qualité de vie de sa population. Toutefois, comme le signalait le RPP 2002-2003 de CFC, il y a encore beaucoup à faire pour répondre aux besoins des collectivités autochtones et inuites, particulièrement ceux des femmes. C'est pourquoi le Ministère a entrepris les activités suivantes.

En mai 2002, CFC a organisé une table ronde officielle avec des groupes de femmes autochtones et la secrétaire d'État (Situation de la femme), l'honorable Jean Augustine, après sa nomination au portefeuille. Cette table ronde l'a aidée à prendre directement connaissance de certains des défis et préoccupations des groupes.

De concert avec le ministère des Affaires indiennes et du Nord canadien, Condition féminine Canada a joué un rôle de chef de file parmi les 19 ministères du gouvernement fédéral qui ont participé à la planification et à l'organisation de la Conférence sur la recherche en matière de politiques autochtones. Plusieurs chercheuses autochtones, dont CFC a financé le travail, ont présenté leur recherche dans divers ateliers. La conférence avait pour but de promouvoir la recherche comparative entre les sexes en matière de politiques; de souligner la recherche financée en matière de politiques effectuée par des femmes autochtones ou portant sur des questions qui leur importent; et d'encourager la participation des femmes autochtones au processus de recherche en matière de politiques et d'élaboration des politiques. Durant 2002-2003, plusieurs rapports de recherche en matière de politiques sur les femmes autochtones ont fait l'objet d'une réimpression en raison d'un accroissement de la demande.

projet de loi omnibus fédéral vise à protéger les enfants et les jeunes contre l'agression et l'exploitation sexuelles, et à accroître la protection des enfants témoins. On trouvera des renseignements complémentaires à www.justiceforjirls.org.

- Womenspace a documenté les points de vue des femmes sur le recours à Internet pour influencer sur la politique sociale durant les consultations au sujet de l'É-galité. À la suite de ses premières activités, l'organisme a été invité à conseiller plusieurs ministères fédéraux sur l'utilisation des technologies de l'information pour tenir compte du point de vue des femmes sur les politiques et les programmes. En outre, Womenspace a produit un Document d'observateur pour la réunion du Groupe d'experts de la Division de la promotion de la femme des Nations Unies. À titre de déléguée canadienne à la Commission de la condition de la femme des Nations Unies, Womenspace a présenté la position des Canadiennes, dont fait état la Déclaration de mars 2003. Pour de plus amples renseignements, visitez le site <http://www.un.org>. Cette initiative de deux ans est appuyée grâce à l'Initiative du secteur bénévole.

- Condition féminine Canada veut approfondir la compréhension des liens entre le trafic mondial des femmes et leur situation à leur arrivée à destination comme au Canada. CFC a appuyé la Asian Society for the Intervention of AIDS dans leurs interventions liées à la prévention du VIH auprès des femmes asiatiques engagées dans le commerce du sexe. Le travail du groupe a pour but de repérer les obstacles, de déterminer le soutien et les réseaux dont ces femmes ont besoin, et de promouvoir les changements nécessaires dans la politique gouvernementale pour prévenir leur criminalisation et limiter leur victimisation plus poussée.

Cette initiative constituait le volet local d'un projet international plus vaste financé par l'Agence canadienne de développement international. Il examinait la nature du trafic des femmes à partir de leur pays d'origine jusqu'à leur pays de destination, en se penchant sur les conditions auxquelles font face les femmes asiatiques à leur arrivée au Canada. L'initiative a débouché sur la constitution d'un réseau d'organismes locaux et internationaux qui se concentreront dans le dossier des femmes victimes de trafic. Ceci a accru la capacité de répondre aux besoins des femmes asiatiques dans le commerce du sexe. On trouvera des renseignements complémentaires à www.asia.bc.ca.

Respecter les engagements internationaux

En juin 2003, le gouvernement du Canada a publié *Engagements pris, engagements tenus : Le rôle joué par le Canada à la présidence du Sommet des Amériques*, un document portant sur l'expérience du Canada à titre d'hôte du troisième Sommet des Amériques, à Québec. Le document souligne l'engagement du Canada dans la promotion de l'égalité entre les sexes, au pays et dans l'ensemble de l'hémisphère. Pour de plus amples renseignements, rendez-vous à <http://www.americascanada.org>.

Condition féminine Canada continue à jouer un rôle de chef de file au sein du Comité exécutif de la Commission interaméricaine des femmes (CIF) de l'Organisation des États américains (OEA). Les buts sont de renforcer l'organisation à titre de principal organe d'orientation hémisphérique

de politique gouvernementale. Outre les consultations officielles menées auprès des femmes autochtones, CFC a organisé une série de tables rondes officielles partout au pays. Ces tables rondes ont permis à la nouvelle secrétaire d'État de mobiliser bon nombre des organismes, et de prendre connaissance de leurs préoccupations sur le plan de la politique gouvernementale. Au cours des 10 premiers mois de son mandat, les tables rondes ont permis à la secrétaire d'État de rencontrer des représentantes et des représentants d'environ 75 organismes de partout au Canada. Par la suite, cela a permis d'amorcer un dialogue constructif entre les ONG et le gouvernement.

Accroître la participation du secteur bénévole

Les ressources du PAES ont permis à Condition féminine Canada d'investir dans des interventions stratégiques pour développer la capacité des groupes de femmes, au moyen d'un processus graduel à long terme, comprenant une planification axée sur les résultats et la mesure du rendement. Les initiatives financées ont favorisé l'acquisition du savoir, permis le perfectionnement des compétences, suscité la création de partenariats, et facilité la collaboration entre les groupes de femmes pour cerner, définir et régler leurs enjeux. Ce financement aide les femmes à participer à un dialogue continu, à se mobiliser en faveur de l'action communautaire, à participer aux processus d'élaboration des politiques gouvernementales et à devenir des intervenantes plus dynamiques dans toutes les dimensions de la société canadienne. Voici quelques exemples :

- CFC veut approfondir la compréhension du lien entre l'égalité entre les sexes et les enjeux socioéconomiques chez les partenaires fédéraux, provinciaux et municipaux participants. CFC est donc intervenu dans la préparation d'un accord intergouvernemental portant avant tout sur le secteur est du centre-ville de Vancouver. Par exemple, CFC participe à un groupe d'action intersectoriel composé de partenaires qui se concertent pour veiller à ce qu'on fasse des interventions fondées sur le sexe en réponse à la croissance alarmante du taux d'infection au VIH chez les femmes qui se prostituent pour survivre.
- Par conséquent, le groupe d'action a organisé un forum sur la santé publique et le plan stratégique de l'accord de Vancouver intègre désormais une stratégie à l'intention des femmes. À titre de spécialiste reconnu dans la promotion de cet enjeu, CFC coprécide une équipe de travail stratégique chargée de déterminer la meilleure façon pour les municipalités et les ordres de gouvernement participants d'aider les femmes à trouver un emploi et un logement sûrs dans le secteur au cours des trois prochaines années.

- En 2001-2002, CFC a appuyé une initiative de trois ans de la Justice for Girls Outreach Society, qui comporte une analyse du traitement qu'accorde le système de justice pénale aux jeunes filles à faible revenu et aux jeunes filles de la rue à Vancouver. Le but est d'engager les jeunes femmes marginalisées dans le processus d'élaboration des politiques gouvernementales afin que leurs expériences et leurs perspectives soient prises en considération. L'équipe a examiné la jurisprudence et est intervenue pour faire modifier le *Code criminel* afin qu'il mette l'accent sur les auteurs de crimes plutôt que sur les victimes de violence. En 2002-2003, dans le cadre de ce travail, le groupe a aidé à intégrer une nouvelle approche de l'exploitation sexuelle dans le projet de loi C-20. Ce

Comme nous l'exposons plus en détail dans la section 2.5.2, CFC a atteint son objectif, soit la mise en oeuvre de trois projets pilotes officiels d'ACS au cours de la période visée par ce rapport. Trois ministères ont participé aux projets pilotes, et des membres du personnel de deux de ces ministères ignoraient en quoi consistait l'ACS. Cela engendrera des changements évidents dans l'élaboration des politiques et des programmes. Par exemple :

- En février 2003, un projet pilote d'ACS, échelonné sur 18 mois, a débuté au ministère du Solliciteur général du Canada. Ce projet a pour but d'appliquer l'ACS à l'examen, à la refonte et à la mise en oeuvre du contenu du Portail de regroupement pour la sécurité publique du Solliciteur général. On y a inscrit une liste de ressources propres aux femmes et à la famille à l'intention des victimes et des survivantes. On a ajouté une dimension d'égalité entre les sexes au formulaire d'évaluation en ligne pour déterminer la satisfaction des utilisatrices et utilisateurs. CFC fera rapport sur les résultats des autres activités dans les futurs rapports ministériels sur le rendement.

- Dans le RMR de 2001-2002, le Ministère a fait état d'un projet pilote de formation à l'ACS avec Citoyenneté et Immigration Canada. En partie grâce à ce projet, l'ACS a été appliquée à certains articles des règlements en vertu de la nouvelle Loi sur l'immigration et la protection des réfugiés et cette demande a été assortie de recommandations sur les mesures de suivi. Pour de plus amples renseignements, visitez le site <http://www.cic.gc.ca/francais/lipr/cil-comparative.html>.

- Au cours de la période 2002-2003 visée par ce rapport, Condition féminine Canada a négocié un projet pilote de renforcement de la capacité en matière de langues officielles avec le ministère du Patrimoine canadien (PCH). CFC a animé une séance de formation à l'ACS en juin 2003. On envisage, dans une deuxième phase, un projet pilote axé sur les résultats avec PCH. On fera état des résultats dans le RMR de 2003-2004.

Tant au pays que sur la scène internationale, CFC se distingue en matière d'intégration des considérations liées à l'égalité entre les sexes. Santé Canada et le ministère des Affaires indiennes et du Nord canadien, entre autres, sont à intégrer, ou songent à intégrer, des éléments de la formation à l'ACS de CFC dans diverses dimensions de leurs propres outils de formation et de sensibilisation.

Des gouvernements provinciaux, des délégations internationales et des spécialistes de l'égalité entre les sexes de gouvernements, du milieu des ONG et du milieu universitaire ont aussi fait appel aux compétences de CFC pour élaborer leurs propres stratégies, outils et programmes de formation en matière d'ACS. Par exemple, le Manitoba, la Saskatchewan et le Yukon, l'Afrique du Sud, la Jamaïque, l'Inde, l'Ukraine et l'Australie se sont inspirés du travail de CFC ou lui ont demandé de leur offrir une formation.

Mobiliser les Canadiennes et les Canadiens

Divers facteurs ont influé sur les plans de CFC en vue de mobiliser les Canadiennes et les Canadiens — par exemple, la nomination de la nouvelle secrétaire d'État et l'évolution du cadre

calendrier pour l'obtention de ces résultats et à travailler avec ses partenaires pour fixer des objectifs plus graduels et plus réalistes pour les années à venir.

Au cours des deux prochaines années, le Ministère prévoit définir des résultats pour des initiatives ciblées de concert avec des partenaires clés parmi les ministères fédéraux, c'est-à-dire Développement des ressources humaines Canada, Justice Canada, Patrimoine canadien et Santé Canada. CFC a utilisé ce financement de programme supplémentaire pour traiter de nouveaux enjeux et pour mobiliser un plus vaste éventail de partenaires. En 2002-2003, le Ministère a financé 222 initiatives — 9 de plus que l'année précédente — et rejoint cinq nouveaux groupes nationaux et 54 nouveaux groupes régionaux.

Pour ce qui est de la période visée par le rapport, les renseignements qui suivent présentent les réalisations clés dans les volets suivants du Programme d'action pour l'égalité entre les sexes :

- accélérer la mise en œuvre de l'ACS;
- mobiliser les Canadiennes et les Canadiens;
- accroître la participation du secteur bénévole;
- respecter les engagements internationaux;
- intégrer des considérations liées à l'égalité entre les sexes à la politique gouvernementale — étude de cas du PAES pour les femmes autochtones.

Accélérer la mise en œuvre de l'ACS

L'analyse comparative entre les sexes est un outil qu'on utilise systématiquement pour intégrer les considérations liées à l'égalité entre les sexes dans les processus d'élaboration des politiques, de planification et de prise de décisions. S'appuyant sur une notion élargie de l'égalité entre les sexes, elle fait appel à diverses compétences afin de tenir compte des réalités tant des femmes que des hommes dans l'édification d'une société inclusive et la préparation de l'avenir. Par conséquent, la plupart des efforts déployés précédemment par CFC en faveur du développement de capacités en matière d'ACS mettaient l'accent sur l'élaboration et l'expérimentation d'un modèle exhaustif de formation, ainsi que sur l'amélioration des connaissances et des compétences nécessaires pour effectuer l'ACS (on trouvera plus de renseignements dans la section 2.5.2).

Au départ, CFC croyait pouvoir obtenir, à court terme, des résultats tels que des changements évidents et l'intégration de l'ACS à divers processus d'élaboration des politiques. Mais force est de constater qu'il est trop tôt pour repérer des effets concrets de cet ordre, peut-être en raison de deux principaux facteurs :

- puisque l'intégration de l'ACS demeure relativement nouvelle à titre d'approche méthodologique, il faut donner plus de temps aux gens pour apprendre comment l'appliquer;
- le besoin d'un engagement ministériel dans l'ensemble de l'appareil fédéral de réaliser des projets pilotes axés sur des résultats, qui auraient des effets concrets et mesurables.

Condition féminine Canada prévoit que ces résultats se concrétiseront au cours des deux prochaines années — probablement d'ici avril 2005.

CFC en est à mi-chemin dans la mise en oeuvre du PAES et a obtenu des résultats notables pour ce qui est d'accélérer l'ACS bien que, comme nous l'expliquons ci-dessous, il reste à corroborer davantage les effets de ses résultats. Le Ministère continuera à réviser sa stratégie et son

En 2001, Condition féminine Canada a mis en place les composantes de base pour l'élaboration et la mise en oeuvre du Programme d'action pour l'égalité entre les sexes (PAES), qui s'appuie sur le *Plan d'action fédéral* de 1995 ainsi que sur les succès obtenus dans le passé par le gouvernement fédéral en matière de promotion de l'égalité entre les sexes. Cet effort global veut corriger des déséquilibres persistants dans trois secteurs prioritaires :

- l'accroissement de l'autonomie économique des femmes;
- la réduction de la violence faite aux femmes, y compris l'amélioration de leur santé et de leur bien-être;
- la promotion des droits fondamentaux des femmes.

Résultat stratégique : Des politiques gouvernementales affermies et plus équitables par le biais de politiques, de recherches, de programmes et de services qui tiennent compte des répercussions différentes sur les femmes et les hommes, de la diversité des points de vue des femmes et des réalités qui font partie de leur vie.

Stratégie : Diriger et administrer le Programme d'action fédéral pour l'égalité entre les sexes en trois secteurs prioritaires stratégiques.

2.5.1 Politiques gouvernementales affermies et plus équitables

Comme l'indiquent les tableaux financiers de la section III, une grande partie du budget de CFC sert à financer les initiatives d'organisations non gouvernementales (ONG) et d'autres groupes oeuvrant pour l'égalité, qui aident le Ministère à atteindre les résultats prévus. Par conséquent, ce rapport sur le rendement présente des exemples des répercussions des initiatives financées par CFC.

En effet, nombre de facteurs peuvent influencer sur le processus d'élaboration des politiques des ministères fédéraux et des institutions publiques. Parfois, le résultat final ne correspond pas pleinement à l'ampleur des ressources et des compétences déployées par CFC. Parfois, des possibilités inattendues ont permis à CFC de faire progresser un enjeu au risque de ne pas avancer sur d'autres fronts.

Condition féminine Canada doit relever certains défis clés en matière de gestion du rendement.

- fixer des niveaux de référence afin que CFC puisse faire rapport précisément sur les progrès;
- se donner des plans d'action intégrés pour appuyer ses engagements;
- tel que signalé dans les rapports précédents, établir une corrélation directe et crédible entre les extraits du Ministère, y compris les initiatives qu'il a financées, et les résultats, et aussi mesurer l'efficacité.

2.4 Présentation de l'information financière par résultat

Politiques gouvernementales affermies et plus équitables		
(en millions de dollars)		
Dépenses prévues	9,0	
Autorisations totales	9,3	
Dépenses réelles de 2002-2003	6,5	

Un plus large éventail d'intervenants informés et efficaces		
(en millions de dollars)		
Dépenses prévues	12,1	
Autorisations totales	13,0	
Dépenses réelles de 2002-2003	13,9	

Pour de plus amples renseignements financiers, voir le tableau 2 de la section III.

2.5 Réalisations ministérielles

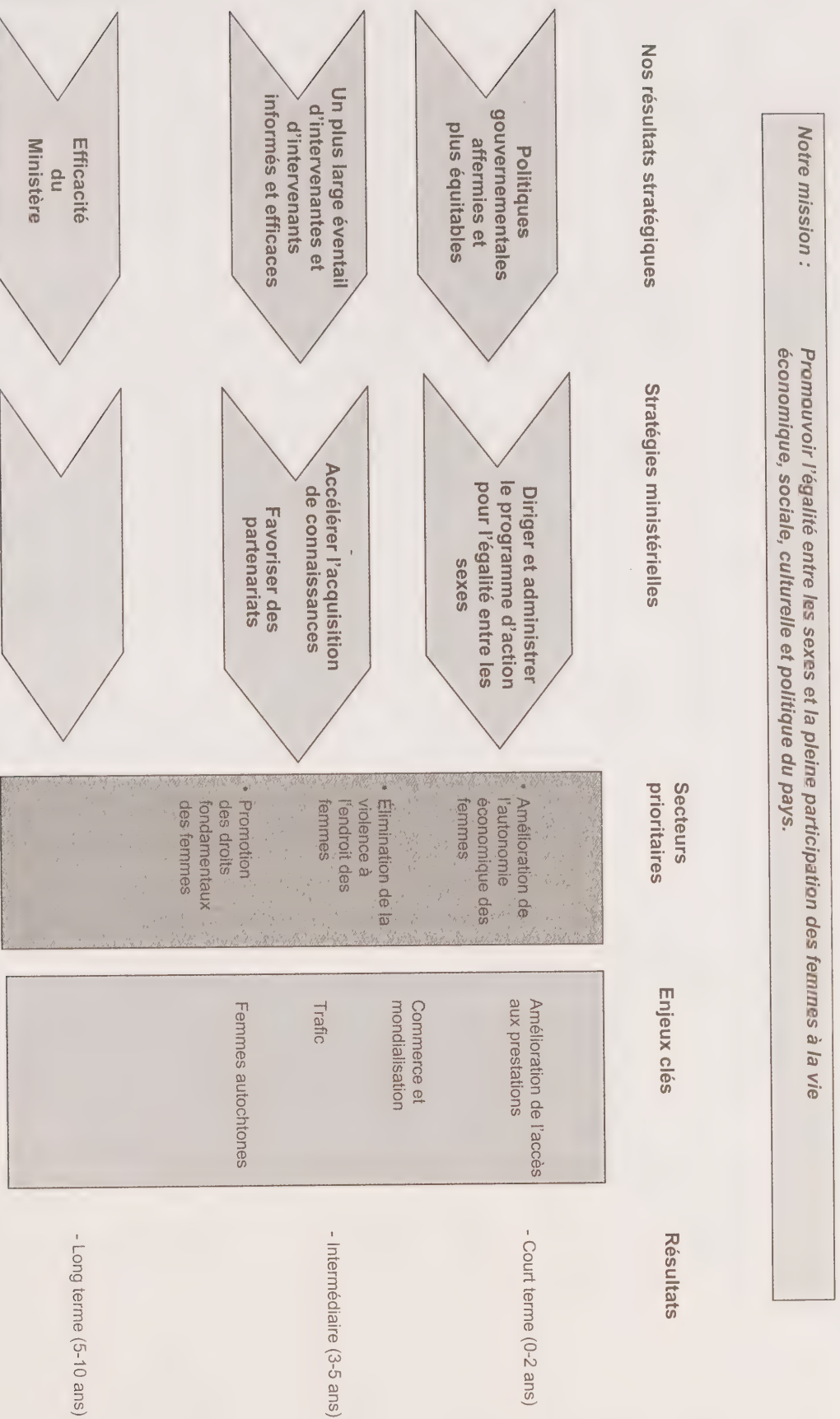
Pour remplir sa mission de promotion de l'égalité entre les sexes, CFC a pour mandat de travailler dans un cadre horizontal au sein du gouvernement fédéral ainsi qu'avec les autres ordres de gouvernement, les municipalités, les institutions, les collectivités canadiennes et la communauté internationale.

Cette section présente des renseignements détaillés sur les progrès accomplis par CFC dans la réalisation des résultats stratégiques au cours de la période visée par le rapport. Pour s'acquitter de sa mission, CFC a défini deux résultats stratégiques à long terme :

1. Politiques gouvernementales affermies et plus équitables, grâce à des politiques, à des recherches, à des programmes et à des services qui tiennent compte des répercussions différentes sur les femmes et les hommes, de la diversité de points de vue des femmes et des réalités qui font partie de leur vie.
2. Un plus large éventail d'intervenants informés et efficaces qui travaillent activement à promouvoir l'égalité entre les sexes, y compris chez les groupes et les institutions des secteurs public, privé et bénévole.

En examinant les progrès réalisés en vue de l'atteinte de ces deux objectifs à long terme, il importe d'être conscient de la hiérarchie et des diverses relations qui existent entre les deux. Le second résultat est essentiel à la réalisation du premier. Il n'est pas une fin en soi. Comme le précise le plan stratégique ministériel de CFC révisé et intégré au plus récent RPP (http://www.tbs-sct.gc.ca/est-pre/20032004/SWC-CFC/SWC-CFCr34_f.asp), chaque résultat stratégique peut nécessiter que CFC atteigne d'abord les résultats à court terme, ensuite les résultats à moyen terme et enfin les résultats à long terme. Un tel plan servira de cadre pour orienter la gestion interne et améliorer les rapports externes.

2.3 Attentes en matière de rendement et schéma logique ministériel



Ce rapport fait état des contributions et des défis de CFC pour la période visée. Dans l'annexe 1 intitulée « Efficacité du ministère », des renseignements sur d'autres réalisations de CFC illustrent l'amélioration des opérations internes et de la gestion des ressources humaines. Dans la section 2.5.1, on trouve des détails supplémentaires sur les progrès accomplis en dirigeant le PAES. Dans la section 2.6, on trouve des renseignements sur la contribution du Ministère aux initiatives horizontales, y compris la modernisation de la fonction de contrôleur. CFC accueillera avec plaisir vos commentaires et vos questions, et vous invite à remplir le formulaire de rétroaction.

- sur la mise en place de mécanismes pour en arriver à une coordination et à une coopération plus grandes entre les ministères;
- sur une plus grande obligation de rendre compte aux Canadiennes et aux Canadiens.

Ces étapes sont nécessaires pour que les autres ministères respectent leurs engagements en matière d'analyse comparative entre les sexes. Ainsi, le Canada sera mieux placé pour respecter ses engagements d'instaurer l'égalité entre les sexes et, en fin de compte, pour obtenir des résultats mesurables pour toutes les Canadiennes et tous les Canadiens. Ces buts ne seront toutefois atteints que s'il y a un changement des mentalités dans l'ensemble de l'appareil gouvernemental.

Conformément à cette volonté de rendre compte, Condition féminine Canada établira des liens plus clairs entre les résultats obtenus au moyen d'initiatives à court terme touchant des secteurs précis et ceux obtenus grâce à des changements à long terme qui profitent à l'ensemble de la société canadienne. Souvent, il n'est possible d'atteindre le résultat souhaité qu'au moyen d'une série de composantes — c'est-à-dire accroître la sensibilisation, approfondir les connaissances, renforcer les capacités, réaliser des initiatives ciblées en matière de politiques et jeter les bases d'un changement institutionnel.

Le renforcement de ces liens exige un changement des mentalités et des processus non seulement au sein de l'appareil gouvernemental, mais aussi chez les intervenantes et les intervenants de CFC. En forgeant des partenariats avec ces derniers, le Ministère a commencé à favoriser un climat de soutien et d'autonomisation — un climat qui favorise le changement des mentalités grâce à un apprentissage permanent et à l'échange d'expériences. À mesure que les enjeux se complexifient, CFC interviendra de manière innovatrice et créatrice auprès de nouveaux partenaires.

CFC continuera d'élaborer des indicateurs de référence sur l'égalité entre les sexes, des cadres de présentation de rapports et d'autres outils de responsabilisation pour le gouvernement fédéral. On trouvera dans *Les femmes et les hommes au Canada : un aperçu statistique*, produit par Statistique Canada pour CFC, un profil statistique à jour des indicateurs clés reliés à l'égalité entre les sexes. Ce document est affiché sur le site Web de CFC. En outre, les travaux réalisés aux paliers fédéral, provincial et territorial ont débouché sur la publication suivante : *Évaluation de la violence contre les femmes : un profil statistique*. Ce rapport a été rendu public par la secrétaire d'État en décembre 2002 afin de fournir des données et des analyses précieuses sur l'incidence de la violence faite aux femmes. Il appuie les efforts de responsabilisation des initiatives connexes en matière de politiques en offrant un moyen de repérer les écarts entre les sexes et d'accélérer l'intégration des considérations liées à l'égalité entre les sexes.

En outre, le Ministère s'attaquera à la dimension de la responsabilisation dans le prochain Rapport sur les plans et les priorités (RPP) ainsi que dans les futurs rapports ministériels sur le rendement (RMR). Ces RMR mettront davantage l'accent sur les pratiques exemplaires ainsi que sur les enseignements tirés de la mise en œuvre d'une gestion axée sur les résultats. Cela aidera CFC à se positionner en tant qu'organisation apprenante.

Le contexte dans lequel évolue aujourd'hui Condition féminine Canada pour promouvoir l'égalité entre les sexes et les droits fondamentaux des femmes est marqué par une croyance, chez beaucoup de Canadiennes et de Canadiens, voulant que le travail soit achevé — que l'égalité pour toutes et tous soit chose faite et que ni les femmes ni les hommes ne souffrent de préjugés fondés sur le sexe. Dans certains secteurs de la société, il y a même un mouvement de ressac contre la promotion de l'égalité entre les sexes et la volonté de placer les questions de cet ordre au sommet de l'ordre du jour politique.

L'histoire mondiale nous a montré à maintes reprises que l'instauration et le respect des droits de la personne et de l'égalité exigent de la vigilance. En accomplissant sa mission, CFC reconnaît que les lacunes en matière d'égalité nécessitent une attention particulière. Ce n'est pas en traitant les femmes de la même façon que les hommes que nous obtiendrons sans faute des résultats égaux. En effet, les politiques « unisexes » ne fonctionneront pas, surtout dans les secteurs de la société où les citoyennes et les citoyens du Canada ont été marginalisés, exclus ou oubliés. Par conséquent, l'égalité fondamentale est souvent beaucoup plus complexe et difficile à instaurer.

Au Canada, nous jouissons d'une grande qualité de vie, les droits de la personne sont bien ancrés mais nous pouvons facilement oublier à quel point certains de nos progrès sont fragiles et récents.

Il y a également de plus en plus de prévisions pour une responsabilisation par rapports aux engagements pris par le Canada en faveur de l'égalité entre les sexes. Outre les observations du comité de la Convention sur l'élimination de toutes les formes de discrimination à l'égard des femmes, certains secteurs de la société canadienne ont préconisé la création d'une autre commission royale sur la situation de la femme, ou d'un autre mécanisme équivalent, pour examiner des progrès accomplis par le Canada en regard de ses engagements à en arriver à des résultats mesurables en matière d'égalité entre les sexes.

Comme première étape pour satisfaire ces attentes, Condition féminine Canada a commencé à jeter les bases d'une structure de gestion axée sur les résultats. Le mandat horizontal du Ministère présente un certain nombre de défis à cet égard. CFC a une emprise directe sur ses programmes de financement et ses projets de développement de capacités en matière d'ACS. Les résultats que cherche à obtenir le Ministère grâce au travail qu'il accomplit au profit des Canadiennes et des Canadiens ne peuvent être atteints que lorsque d'autres ministères et institutions travaillent en partenariat avec CFC. Cette situation engendre une certaine incertitude quant à l'obtention de résultats concernant les enjeux que choisit le Ministère.

Le Ministère cherche à relever ce défi grâce au Programme d'action pour l'égalité entre les sexes, le PAES prévoit d'insister davantage :

- sur la création de partenariats axés sur des initiatives ciblées ou des projets pilotes;

Conformément à ces priorités, le Ministère collabore avec un éventail de partenaires ainsi que d'intervenantes et d'intervenants pour contribuer à l'élaboration de politiques, de programmes et de services qui répondent aux réalités diverses des femmes et des hommes au Canada. CFC permet au gouvernement du Canada d'offrir une politique gouvernementale affermie et équitable, qui profitera à l'ensemble de la population canadienne — autant les femmes que les hommes et les enfants. Dans ce travail, les priorités de CFC demeurent conformes aux engagements du gouvernement du Canada tels qu'exprimés dans le discours du Trône de 2001 et dans le Budget fédéral de 2003.

Aux termes du Programme d'action pour l'égalité entre les sexes (PAES) du gouvernement du Canada, Condition féminine Canada adopte une approche polyvalente en faisant appel à l'analyse comparative entre les sexes (ACS) pour aider le gouvernement du Canada à intégrer à la politique gouvernementale des considérations liées à l'égalité entre les sexes. Pour ce faire, CFC encourage les autres ministères fédéraux à réaliser des projets pilotes et à déployer d'autres efforts ciblés. Ces activités focalisées visent à contribuer au renforcement de la capacité des ministères gouvernementaux et des autres institutions d'intégrer les réalités uniques des hommes et des femmes dans leurs politiques, leurs programmes et leurs services.

CFC approfondit aussi les connaissances sur l'égalité entre les sexes et les enjeux d'intérêt pour les femmes, ainsi que leurs implications pour la politique gouvernementale, et rehausse le niveau de sensibilisation à cet égard. Le Ministère finance et publie des recherches qui mettent en lumière les dimensions des politiques gouvernementales ayant trait à l'égalité entre les sexes. Il appuie aussi les travaux des groupes de femmes et d'autres organismes de promotion de l'égalité à mesure qu'ils renforcent leur propre capacité de promouvoir les droits fondamentaux des femmes et l'égalité entre les sexes, et de s'engager de manière efficace dans l'élaboration de la politique gouvernementale. En entretenant un dialogue avec les intervenantes et les intervenants, CFC veille aussi à ce que leurs points de vue et leurs perspectives soient pris en compte dans l'intégration à la politique gouvernementale de considérations liées à l'égalité entre les sexes.

À titre d'État partie à la Convention sur l'élimination de toutes les formes de discrimination à l'égard des femmes (CDEDF), le Canada a convenu de prendre toutes les mesures nationales pertinentes pour veiller à ce que les femmes jouissent pleinement de libertés et des droits fondamentaux. En janvier 2003, conformément à son engagement de faire rapport, CFC a présenté le cinquième rapport du Canada aux Nations Unies.

À la suite de cette présentation, le Comité de la CDEDF a formulé ses observations sur les progrès réalisés par le Canada dans la promotion de l'égalité des femmes et a présenté des recommandations quant aux améliorations à réaliser. On trouvera ces renseignements en direct à http://www.swc-cfc.gc.ca/pubs/0662320506/200210_0662320506_f.html. Les recommandations portaient sur un certain nombre de questions, y compris le niveau de pauvreté élevé chez les femmes; la situation des groupes vulnérables, tels que les femmes autochtones, les femmes victimes de trafic et les aides familiales résidentes; ainsi que la mise en oeuvre de l'ACS à l'ensemble du gouvernement fédéral. CFC tiendra compte de ces recommandations dans ses travaux à venir.

2.1 Mandat, vision, mission et rôles

Le mandat de Condition féminine Canada, comme il a été énoncé dans le décret du Conseil 1976-779 et dans la Loi de 1976-1977 sur les crédits est de « coordonner les politiques relatives à la situation de la femme et gérer les programmes qui s’y rapportent ».

*La vision de Condition féminine Canada :
Jouer un rôle crucial dans le respect des engagements du gouvernement du Canada de bâtir une société qui englobe et respecte l'ensemble des Canadiennes et des Canadiens, en faisant la promotion de l'égalité entre les sexes, et de l'inclusion et de la participation, au Canada, des femmes et des filles, dans toute leur diversité.*

*La mission et le secteur d'activité :
Promouvoir l'égalité entre les sexes et la pleine participation des femmes à la vie économique, sociale, culturelle et politique du pays.*

*Les rôles définis par le Ministère pour promouvoir l'égalité entre les sexes au Canada :
- courtier du savoir entre la population canadienne et les décisionnaires fédéraux;
- portail de l'information sur les questions relatives à l'égalité entre les sexes;
- centre d'expertise.
(Plus de détails sont fournis en page 6 du Rapport sur les plans et les priorités 2002-2003.)*

2.2 Contexte de présentation du rapport

Ce rapport sur le rendement expose les progrès qu’a faits Condition féminine Canada (CFC) dans la mise en oeuvre de son Plan stratégique 2001-2004 au cours de l’année financière 2002-2003. CFC continue de cibler trois secteurs prioritaires : l’accroissement de l’autonomie économique des femmes; l’élimination de la violence faite aux femmes; et la promotion des droits fondamentaux des femmes. En raison de sa taille, le Ministère doit concentrer ses efforts sur des enjeux choisis sous ces trois domaines pour livrer des résultats aux Canadiennes et aux Canadiens. Les choix tiennent aussi compte du cadre des politiques gouvernementales et du contexte dans lequel le Ministère peut le mieux faire progresser l’égalité des sexes.

matière de partenariats, de responsabilisation et de résultats mesurables pour les Canadiennes et les Canadiens. Ce faisant, nous devons faire preuve d'innovation, de créativité et d'adaptation au changement, ainsi que de force face aux réactions défavorables, qui sont parfois un effet secondaire regrettable de la promotion des droits de la personne.

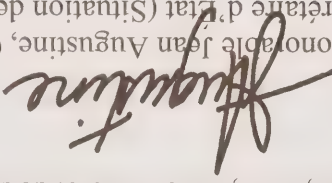
La sensibilisation constitue donc une partie fondamentale du travail de Condition féminine Canada. Nous travaillons continuellement à accroître les connaissances, l'intérêt et la capacité parmi les partenaires, les organisations et les collectivités. En contrepartie, cela leur permet de s'occuper d'enjeux et de préoccupations en rapport avec l'égalité entre les sexes et la promotion des droits des femmes dans chaque région du Canada.

Nous devons mettre l'accent sur le possible – ce que nous pouvons faire pour nous acquitter de notre mandat horizontal. Nous devons le faire avec dévouement et y exceller. Que ce soit par son rôle de courtier du savoir entre les Canadiennes et les Canadiens et les décisionnaires, de portail de l'information ou de centre d'expertise, Condition féminine Canada fait la promotion de l'égalité entre les sexes au Canada, et il favorise cette action essentielle dans d'autres secteurs du gouvernement, des affaires et de la communauté de même qu'à l'échelle internationale.

Nous entrevoyons des résultats très encourageants à court et à moyen terme dans notre travail en partenariat qui a trait à la promotion de l'égalité entre les sexes et le présent rapport en fournit des exemples. Grâce à une approche ciblée et par l'entremise de formation en analyse comparative entre les sexes, de financement et de soutien d'initiatives en faveur de l'égalité partout au Canada, de consultations auprès de parties intéressées, de recherche en matière de politiques liée à l'égalité entre les sexes ainsi que d'action auprès de tous les ordres de gouvernement, des municipalités et de la communauté internationale, Condition féminine Canada a noté des progrès au cours de l'année qui vient de s'écouler – peut-être plus que jamais.

Condition féminine Canada, en encourageant de façon constante l'utilisation de l'analyse comparative entre les sexes à l'échelle fédérale, aide à ce que tous les secteurs des politiques, programmes et services gouvernementaux reflètent mieux les réalités des femmes et des hommes. Condition féminine Canada est fier de son travail, persuadé qu'il contribue à faire en sorte que les Canadiennes et les Canadiens, partout, mènent une vie meilleure, plus satisfaisante.

Je serai heureuse de prendre connaissance de vos commentaires sur le rapport. Ceux-ci nous aideront à améliorer nos résultats ainsi qu'à rendre notre approche de promotion de l'égalité entre les sexes plus efficace et efficiente, et ce, dans l'intérêt de l'ensemble des Canadiennes et des Canadiens.


L'honorable Jean Augustine, C.P., députée

Secrétaire d'État (Situation de la femme)

Section I : Message de la secrétaire d'État (Situation de la femme)

C'est avec plaisir que je présente le *Rapport ministériel sur le rendement* de Condition féminine Canada pour la période se terminant le 31 mars 2003.

Les plus grandes réussites du Canada, en ce qui a trait au développement des collectivités, reposent sur le partenariat – à tous les ordres de gouvernement, dans les municipalités ainsi que dans tous les secteurs de la société. Le travail qu'effectue Condition féminine Canada pour promouvoir les droits fondamentaux des femmes et l'égalité entre les sexes ne fait pas exception à cette règle. En effet, le partenariat est au cœur de la réalisation du Programme d'action fédéral pour l'égalité entre les sexes, que je dirige en collaboration avec des ministères clés, en vue d'obtenir des résultats mesurables pour l'ensemble des Canadiennes et des Canadiens.

Les défis à relever sont nombreux, mais peut-être le plus grand risque est-il que notre travail, à titre de gouvernement, avance trop lentement pour faire la différence où les besoins sont les plus manifestes – dans les collectivités ainsi qu'après des personnes les plus vulnérables du Canada. Parmi ces dernières, mentionnons les femmes autochtones, les immigrantes, les mères seul soutien de famille, les femmes victimes de violence, les femmes qui ont fait l'objet de trafic et les femmes âgées, pour n'en nommer que quelques-unes.

Au cours de la dernière année, j'ai rencontré plus de 75 groupes de femmes et autres organisations oeuvrant en faveur de l'égalité, d'un bout à l'autre du Canada, pour entendre directement les femmes me faire part de leurs priorités et des défis qu'elles ont à relever. En même temps, nous devons toutes et tous relever les défis courants qui s'imposent à nous, notamment le contexte mondial qui évolue rapidement, de nouveaux enjeux d'importance pour les femmes de même que notre vaste territoire et la diversité de la mosaïque culturelle du Canada. Tout cela joue un rôle déterminant dans la complexité de notre situation et dans les choix que nous devons faire. En relevant ces défis et en choisissant le lieu et la manière d'agir, nous devons nous assurer de tenir compte de l'ensemble des réalités auxquelles sont confrontées les Canadiennes et Canadiens, et non seulement de celles qui touchent les membres des groupes principaux ou des groupes privilégiés.

L'expérience des membres les plus vulnérables de la société et des personnes qui ne font pas partie des groupes principaux montre que nous n'avons pas encore atteint l'égalité entre les sexes et assuré les droits fondamentaux des femmes. En dépit des progrès réalisés au cours des 35 dernières années et bien que de nombreuses personnes pensent que le mouvement des femmes a atteint son but, il reste encore beaucoup à faire sur de nombreux fronts.

Le Programme d'action pour l'égalité entre les sexes représente la feuille de route qui nous guide vers l'accès à l'égalité. Il oriente les efforts du gouvernement du Canada en

Section I : Message de la secrétaire d'État (Situation de la femme)	1
Section II : Rendement ministériel	3
2.1 Mandat, vision, mission et rôles	3
2.2 Contexte de présentation du rapport	3
2.3 Attentes en matière de rendement et schéma logique ministériel.....	8
2.4 Présentation de l'information financière par résultat.....	9
2.5 Réalisations ministérielles	9
2.5.1 Politiques gouvernementales affirmées et plus équitables.....	10
2.5.2 Un plus large éventail d'intervenantes et d'intervenants informés et efficaces	17
2.6 La façon dont CFC contribue aux initiatives horizontales.....	24
Section III : Rendement financier	26
3.1 Aperçu du rendement financier.....	26
3.2 Tableaux des sommaires financiers	26
Section IV : Renseignements complémentaires	29
Annexe 1 : Efficacité du Ministère.....	30
Annexe 2 : Formulaire de rétroaction	33

Il est possible de consulter en tout temps le rapport sur le rendement, le plan y afférent ainsi que les autres rapports publics sur le site Web de Condition féminine Canada <http://www.swc-cfc.gc.ca> sous *Publications*.



Condition féminine Canada

Rapport ministériel sur le rendement

Pour la période se terminant
Le 31 mars 2003

L'honorable Jean Augustine, C.P., députée
Secrétaire d'État (Situation de la femme)

Avant-propos

Au printemps 2000, la présidente du Conseil du Trésor a déposé au Parlement le document intitulé *Des résultats pour les Canadiens et les Canadiennes : Un cadre de gestion pour le gouvernement du Canada*. Ce document expose clairement les mesures qu'entend prendre le gouvernement pour améliorer et moderniser les pratiques de gestion des ministères et organismes fédéraux.

En ce début de millénaire, l'approche utilisée par le gouvernement pour offrir ses programmes et services aux Canadiens et aux Canadiennes se fonde sur quatre engagements clés en matière de gestion. Tout d'abord, les ministères et les organismes doivent reconnaître que leur raison d'être est de servir la population canadienne et que tous leurs programmes, services et activités doivent donc être « axés sur les citoyens ». Deuxièmement, le gouvernement du Canada s'engage à gérer ses activités conformément aux valeurs les plus élevées de la fonction publique. Troisièmement, dépenser de façon judicieuse, c'est dépenser avec sagesse dans les secteurs qui importent le plus aux Canadiens et aux Canadiennes. En dernier lieu, le gouvernement du Canada entend mettre l'accent sur les résultats, c'est-à-dire sur les impacts et les effets des programmes.

Les rapports ministériels sur le rendement jouent un rôle de premier plan dans le cycle de planification, de suivi, d'évaluation ainsi que de communication des résultats, par l'entremise des ministres, au Parlement et aux citoyens. Les ministères et les organismes sont invités à rédiger leurs rapports en appliquant les principes pour l'établissement des rapports publics sur le rendement efficaces (voir le *Guide pour la préparation des rapports ministériels sur le rendement 2003* : http://www.tbs-sct.gc.ca/rma/dpr/02-03/guidance/gl-ld_f.asp). Selon ces derniers, un rapport ne peut être efficace que s'il présente un tableau du rendement qui soit non seulement cohérent et équilibré mais bref et pertinent. Un tel rapport doit insister sur les résultats - soit les avantages dévolus aux Canadiens et aux Canadiennes et à la société canadienne - et il doit refléter ce que l'organisation a pu contribuer à ces résultats. Il doit mettre le rendement du ministère en contexte ainsi que décrire les risques et les défis auxquels le ministère a été exposé en répondant aux attentes sur le rendement. Le rapport doit aussi souligner les réalisations obtenues en partenariat avec d'autres organisations gouvernementales et non-gouvernementales. Et comme il est nécessaire de dépenser judicieusement, il doit exposer les liens qui existent entre les ressources et les résultats. Enfin, un tel rapport ne peut être crédible que si le rendement décrit est corroboré par la méthodologie utilisée et par des données pertinentes.

Par l'intermédiaire des rapports sur le rendement, les ministères et organismes visent à répondre au besoin croissant d'information des parlementaires, des Canadiens et des Canadiennes. Par leurs observations et leurs suggestions, les parlementaires et les autres lecteurs peuvent contribuer grandement à améliorer la qualité de ces rapports. Nous invitons donc tous les lecteurs à évaluer le rapport sur le rendement d'une institution gouvernementale en se fondant sur les principes établis et à lui fournir des commentaires en vue du prochain cycle de planification et de rendement.

Le présent rapport peut être consulté sur le Site web du Secrétariat du Conseil du Trésor du Canada à l'adresse suivante : <http://www.tbs-sct.gc.ca/rma/dpr/dprf.asp>

Les observations ou les questions peuvent être adressées à :

Direction de la gestion axée sur les résultats
Secrétariat du Conseil du Trésor du Canada
L'Esplanade Laurier
Ottawa (Ontario) K1A 0R5
OU à : rma-mtr@tbs-sct.gc.ca

Les documents budgétaires

Chaque année, le gouvernement établit son Budget des dépenses, qui présente l'information à l'appui des autorisations de dépenses demandées au Parlement pour l'affectation des fonds publics. Ces demandes d'autorisations sont présentées officiellement au moyen d'un projet de loi de crédits déposé au Parlement.

Le Budget des dépenses du gouvernement du Canada est divisé en plusieurs parties. Commentant par un aperçu des dépenses totales du gouvernement dans la Partie I, les documents deviennent de plus en plus détaillés. Dans la Partie II, les dépenses sont décrites selon les ministères, les organismes et les programmes. Cette partie renferme aussi le libellé proposé des conditions qui s'appliquent aux pouvoirs de dépenser qu'on demande au Parlement d'accorder.

Le Rapport sur les plans et les priorités fournit des détails supplémentaires sur chacun des ministères ainsi que sur leurs programmes qui sont principalement axés sur une planification plus stratégique et les renseignements sur les résultats escomptés.

Le Rapport sur le rendement met l'accent sur la responsabilisation basée sur les résultats en indiquant les réalisations en fonction des prévisions de rendement et les engagements à l'endroit des résultats qui sont exposés dans le *Rapport sur les plans et les priorités*.

Le Budget des dépenses, de même que le budget du ministre des Finances, sont le reflet de la planification budgétaire annuelle de l'État et de ses priorités en matière d'affectation des ressources. Ces documents, auxquels viennent s'ajouter par la suite les Comptes publics et les rapports ministériels sur le rendement, aident le Parlement à s'assurer que le gouvernement est dûment comptable de l'affectation et de la gestion des fonds publics.

©Ministre des Travaux publics et Services gouvernementaux Canada — 2003

Ce document est disponible en médias substitués sur demande.

Ce document est disponible sur le site Web du SCT à l'adresse suivante : www.tbs-sct.gc.ca.

En vente au Canada chez votre libraire local ou par la poste auprès des
Éditions du gouvernement du Canada – TPSGC
Ottawa, Canada K1A 0S9

N° de catalogue BT31-4/13-2003
ISBN 0-660-62441-9





Condition féminine Canada

Rapport sur le rendement

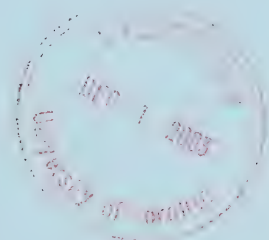
Pour la période se terminant
le 31 mars 2003



Supreme Court of Canada

Performance Report

For the period ending
March 31, 2003



Canada

The Estimates Documents

Each year, the government prepares Estimates in support of its request to Parliament for authority to spend public monies. This request is formalized through the tabling of appropriation bills in Parliament.

The Estimates of the Government of Canada are structured in several parts. Beginning with an overview of total government spending in Part I, the documents become increasingly more specific. Part II outlines spending according to departments, agencies and programs and contains the proposed wording of the conditions governing spending which Parliament will be asked to approve.

The *Report on Plans and Priorities* provides additional detail on each department and its programs primarily in terms of more strategically oriented planning and results information with a focus on outcomes.

The *Departmental Performance Report* provides a focus on results-based accountability by reporting on accomplishments achieved against the performance expectations and results commitments as set out in the spring *Report on Plans and Priorities*.

The Estimates, along with the Minister of Finance's Budget, reflect the government's annual budget planning and resource allocation priorities. In combination with the subsequent reporting of financial results in the Public Accounts and of accomplishments achieved in Departmental Performance Reports, this material helps Parliament hold the government to account for the allocation and management of funds.

©Minister of Public Works and Government Services Canada — 2003

This document is available in multiple formats upon request.

This document is available on the TBS Web site at the following address: www.tbs-sct.gc.ca.

Available in Canada through your local bookseller or by mail from
Canadian Government Publishing — PWGSC
Ottawa, Canada K1A 0S9

Catalogue No. BT31-4/75-2003
ISBN 0-660-62442-7



Foreword

In the spring of 2000, the President of the Treasury Board tabled in Parliament the document “Results for Canadians: A Management Framework for the Government of Canada”. This document sets a clear agenda for improving and modernising management practices in federal departments and agencies.

Four key management commitments form the basis for this vision of how the Government will deliver their services and benefits to Canadians in the new millennium. In this vision, departments and agencies recognise that they exist to serve Canadians and that a “citizen focus” shapes all activities, programs and services. This vision commits the Government of Canada to manage its business by the highest public service values. Responsible spending means spending wisely on the things that matter to Canadians. And finally, this vision sets a clear focus on results – the impact and effects of programs.

Departmental performance reports play a key role in the cycle of planning, monitoring, evaluating, and reporting results to Parliament and citizens on behalf of ministers. Departments and agencies are encouraged to prepare their reports following principles for effective performance reporting (provided in the *Guide to Preparing the 2003 Departmental Performance Report*: http://www.tbs-sct.gc.ca/rma/dpr/02-03/guidance/gl-ld_e.asp). Based on these principles, an effective report provides a coherent and balanced picture of performance that is brief and to the point. It focuses on outcomes - benefits to Canadians and Canadian society - and describes the contribution the organisation has made toward those outcomes. It sets the department's performance in context, associates performance with earlier commitments, explains any changes, and discusses risks and challenges faced by the organisation in delivering on these commitments. Achievements realised in partnership with other governmental and non-governmental organisations are also discussed. Supporting the need for responsible spending, it links resources to results. Finally, the report is credible because it substantiates the performance information with appropriate methodologies and relevant data.

In performance reports, departments and agencies strive to respond to the ongoing and evolving information needs of parliamentarians and Canadians. The input of parliamentarians and other readers can do much to improve these reports over time. The reader is encouraged to assess the performance reports of organisations according to the established principles, and provide comments to departments and agencies to help them improve in their next planning and reporting cycle.

This report is accessible from the Treasury Board of Canada Secretariat Internet site:
<http://www.tbs-sct.gc.ca/rma/dpr/dpre.asp>

Comments or questions can be directed to:

Results-based Management Directorate
Treasury Board of Canada Secretariat
L'Esplanade Laurier
Ottawa, Ontario K1A 0R5
OR at: rma-mrr@tbs-sct.gc.ca



Supreme Court of Canada

Performance Report

**For the
period ending
March 31, 2003**

A handwritten signature in cursive script, reading 'M. Cauchon'.

The Honourable M. Cauchon
Minister of Justice and
Attorney General of Canada

Table of Contents

Section I: The Message from the Registrar	1
Section II: Agency Overview	3
A. Mandate, Mission and Responsibilities	3
B. Departmental Organization	4
C. Societal Context and Operating Environment	6
Section III: Agency Performance	9
A. Strategic Outcomes and Performance Results Expectations	9
B. Resource Utilization and Key Partnerships	10
C. Performance Accomplishments	11
Section IV: Annexes	19
A. Financial Performance Overview	19
B. Financial Summary Tables	19
C. For Further Information	26
D. Listing of Statutory and Departmental Reports	26
E. Legislation Administered	26

I: The Message from the Registrar

The Supreme Court of Canada is recognized by Canadians and internationally as one of our country's most prominent institutions. Without question, the Court plays an important leadership role in the articulation and development of the law and is an example the world over of a sound, independent and efficient court administration.

The Office of the Registrar of the Supreme Court of Canada assumes a dual role, supporting both the judicial activities and the needs of the litigants and other visitors who come to the Court. It recognizes that the proper discharge of these responsibilities depends on the skill and dedication of its employees, the effective use of technology and adherence to modern management practices. The result of the 2002 Public Service-Wide Employee Survey indicated the high level of satisfaction and commitment of the Court staff.

As well, again this year, considerable energy was spent in advancing the accommodation strategy. The lack of adequate accommodation for all court staff and services in the Supreme Court building is a problem that has plagued us for years, preventing us from optimizing our resources. Happily, we now have a firm plan in place, which we hope to realize in the upcoming year.

On the technology front, it is always difficult for a small organization to keep up with technology trends and advances, especially in a situation such as ours where we have made it an objective to enhance access to the Court by taking advantage of new technologies, while preserving traditional means of access and ensuring personal, close attention to every case and litigant that comes to the Court. We have met the challenge by carefully planning our advances, working with our internal and external "clients", and relying on slow but sure progress.

With respect to its management systems, the Office of the Registrar took advantage of the government's modern comptrollership initiative to review its practices and to develop a framework for improvement. At the same time, in-depth reviews of key processes were undertaken resulting in productivity improvements.

In conclusion, I am confident that the Office of the Registrar is well placed, from the human, technological and management perspectives to meet the challenges arising from the important workload of the Court, and its ever increasing visibility both at home and abroad. Serving a national institution with a standard of excellence is a mission that the Court's staff follows with pride and dedication.

II: Agency Overview

A. Mandate, Mission and Responsibilities



Our Mandate

The mandate of the Supreme Court of Canada is to have and exercise an appellate, civil and criminal jurisdiction within and throughout Canada.

Our Mission

As the final court of appeal, the Supreme Court of Canada serves Canadians by leading the development of common and civil law through its decisions on questions of public importance.

The Court is committed to:

- The rule of law.
- Independence and impartiality.
- Accessibility to justice.

The Office of the Registrar supports the Court by:

- Providing responsive administrative services.
- Nurturing the dedication, pride and professionalism of its employees.
- Respecting diversity and linguistic duality.
- Collaborating with other courts and legal institutions.

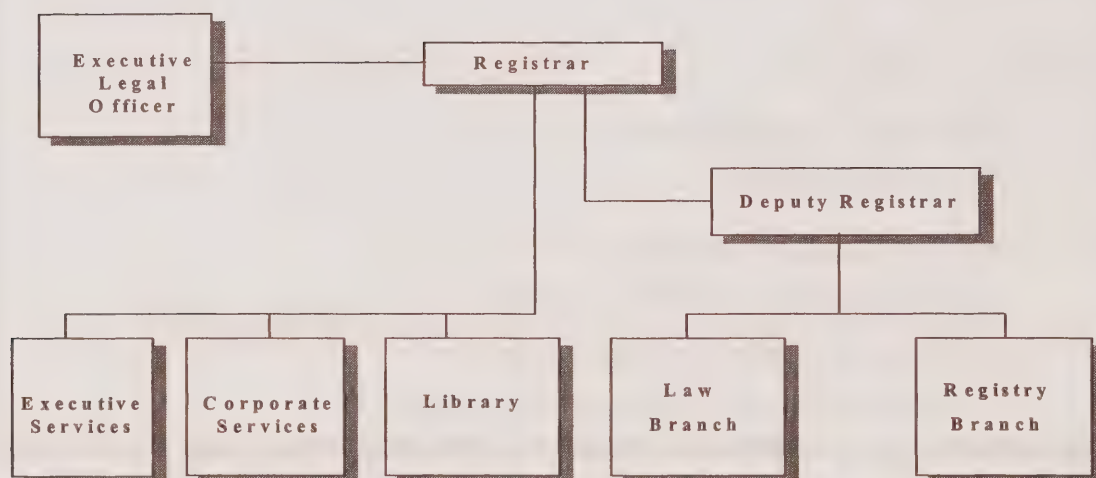
The Supreme Court of Canada is Canada's highest court and one of its most important national institutions. It hears appeals from courts of appeal of the provinces and territories as well as from the Federal Court of Appeal. In addition, the Court is required to give its opinion on any question referred to it by the Governor-in-Council.

The importance of the Court's decisions for Canadian society is well recognized. The Court assures uniformity, consistency and correctness in the articulation, development and interpretation of legal principles throughout the Canadian judicial system. Its jurisdiction is derived from the *Supreme Court Act* and other Acts of Parliament such as the *Criminal Code*.

More detailed information on the Court's responsibilities, the hearing process, and judgments is available on the Internet (<http://www.scc-csc.gc.ca>).

B. Departmental Organization

The Supreme Court of Canada has a single Business Line - the Office of the Registrar - which provides the services the Court requires to render its decisions. The organization of the Office of the Registrar is shown in the chart below.



The Registrar, answers directly to the Chief Justice, exercises quasi judicial powers and, as a Deputy Head, is responsible for the administration of the Court. The Registrar administers the *Judges Act* for the Judges of the Supreme Court of Canada. The Registrar and Deputy Registrar, who supports and assists the Registrar, are appointed by the Governor in Council. The Registrar is responsible for the management of support for the Justices' chambers, the law clerk program, and dignitary visits.

The Deputy Registrar oversees the work of the Court Operations Sector, which includes the Registry and the Law Branch. Public information services, including the management of the Court's web site and Tour Program, are also provided by staff in the Deputy Registrar's Office.

The Registry plays a pivotal role in the functioning of the Court. It is the hub of all procedural and documentary activities at the Court. The Registry processes, records and directs the flow of all documents filed by the parties and records all events which take place during the life of a case. It "case manages" every leave application, appeal, and motion to ensure that cases are dealt with efficiently, so that no time is wasted by the Judges on procedural matters or incomplete filings. The Registry assists parties by providing information on the Court's processes, activities, and schedules sittings; manages the Courtroom audio visual systems; and finalizes the documentation for cases after judgments have been rendered.

The Law Branch provides legal services to the Judges and the Office of the Registrar, and manages the publication of the judgments of the Court and the Registrar's legal correspondence. Staff lawyers provide legal opinions on leave applications filed and legal editing of all reasons for decisions. The Branch also prepares and publishes the *Bulletin of Proceedings* and press releases outlining the Court's agenda and lists of judgments rendered or to be rendered. Legal and general translation and terminology services are provided by the jurilinguists of the Law Branch supported by external translation services.

The Court Library is a major legal research library operating in a combined print and electronic environment in support of the research of the Court. The collection comprises statutes, law reports, periodicals, and treatises from major common and civil law jurisdictions, including Canada, the United Kingdom, the United States, Australia, New Zealand, France, and Belgium. In addition to maintaining its collection resources, the Library provides a full range of library services to members and staff of the Court, including reference and current awareness services, orientation and instruction, and administration of the Court's internal data base of decisions.

The Corporate Services Sector provides administrative and operational support to the Judges and Court staff in the way of accommodation, finance, human resources, administration, security, informatics, strategic planning, and any special projects requested by the Registrar.

C. Societal Context and Operating Environment

Managing the Increasing Workload

The volume and nature of work carried out by the Judges and Court staff depends mainly on the number and nature of cases filed with the Court, as well as the complexity of the issues raised in those cases, both of which are outside the control of the Court. The statistics maintained by Court staff show that the annual number of leave applications filed with the Court has increased steadily over the last ten years, though it would seem that 2002 was an exception with a 16% decline in leave applications over the previous year. The Office of the Registrar expects that its workload on leave applications will increase in 2003 and the backlog of cases on leave remains a concern. The Court released 88 judgments on appeals in 2002, reducing its year end backlog to 25 from 44 the previous year.

Efforts by the Judges to render decisions without delay affect the workload of the Court's staff and of the Judges themselves. The Court continues to pursue a policy of delivering judgments quickly, both on applications for leave to appeal and on appeals when leave has been granted.

Though the *Canadian Charter of Rights and Freedoms* was proclaimed 20 years ago, it continues to exert an important influence on the Court, presenting it with difficult and complex issues for resolution, requiring in depth research and analysis.

In January 2003, the Court received from Treasury Board additional resources for 2002-2003 and subsequent years to address program integrity and workload issues. This funding will enable the Office of the Registrar to respond to workload pressures while maintaining an acceptable level of service to the public.

Establishing International Judicial Role

The Court is an active member of the international community of judges and jurists. The members of the Court through protocols, arrangements, and international associations, exchange experiences with jurists world-wide. The availability of the Court's decisions on the Internet both fosters and responds to the interest of foreign jurists for Canadian jurisprudence and for insight into the role of the Court in Canadian society.

The benefits that derive from the visits of the Supreme Court of Canada Judges outside Canada have been acknowledged widely. There is no doubt that discussions with foreign judges and officials on constitutional issues, judicial education and court reform reinforce the rule of law and foster democratic development, national stability, protection of human rights, as well as economic growth.

Improving Access to the Court

The continuing rise in cases related to public law issues and the *Canadian Charter of Rights and Freedoms* as well as Canadians' increasing interest in high-profile cases have placed the Court more and more in the public eye. In addition, the demands for information by litigants, the media, and the general public are growing.

The Office of the Registrar offers in-depth background information to the media on upcoming cases and on Court decisions in order to promote knowledgeable and fair reporting of the work of the Court. It is important to provide these briefings and information to the media since it is mainly through a well-informed media that the Canadian public will understand the Court's decisions and their effects. This public information role is becoming increasingly demanding, as demonstrated by the numerous news stories featuring the Court.

General enquiries and requests for information by the public are increasing, resulting from a better-informed and demanding public and from the captivating issues debated in Court cases. For example, there is an ever increasing number of law students who request factums. Also, the number of phone calls, e-mails and letters from the general public is on the rise. Staff must maintain current and complete information on the Court's public Internet site, as well as producing publications such as the *Bulletin of Proceedings* and the *Supreme Court Reports*. In addition, guided tours of the Court building, hosted by law students, are provided to approximately 40,000 visitors each year.

Addressing Information Management Needs

The Office of the Registrar recognizes the importance of information as an essential resource for the operations of the Court. It has made a significant investment in information technology over the last few years and is fully committed to the Government On-Line (GOL) initiative. Technology-based services offered must continue to evolve to meet the increasing expectations of the Canadian public which are driven in general by the rapid development and penetration of technology. It is essential that the Court keep pace with these developments if it is to continue to be perceived as a responsive, forward looking institution.

The on-line services offered by the Office of the Registrar have evolved from the provision of static information about the Court, to the provision of real-time information about cases, and a pilot project allowing for the initiation of cases and filing of documents for both new and existing cases electronically. These initiations have required the continued investment in web-based services, as well as the development and integration of internal systems to manage electronically filed documents and modifications to internal operations to support the processing of digital case files. Continued progress will require further investment to bring additional systems into production, and to refurbish existing courtroom facilities to accommodate the hearing of cases using digital materials.

The Office of the Registrar recognizes the importance of protecting its investment in information technology. The ability of the Office of the Registrar to deliver its program and meet its accountability requirements is dependent on having in place an effective means of managing information. Further, the growing dependence of the Court on information in electronic form reinforces the necessity to protect it. Unless this information is carefully managed and protected, its availability, authenticity and usability cannot be guaranteed.

The Office of the Registrar will be in a position to better address these information management issues next year given the additional funding approved by Treasury Board in January 2003: the funds will be used to implement an information management function, develop an information management governance and policy framework and design and implement an information management architecture integrated to business processes.

III: Agency Performance

This section reports on the Office of the Registrar's performance and accomplishment towards achieving its strategic outcome and fulfilling its commitments identified in the 2002-2003 *Report on Plans and Priorities*.

The Court's approved Planning, Reporting and Accountability Structure (PRAS) is comprised of one business line: the Office of the Registrar.

A. Strategic Outcomes and Performance Results Expectations

The strategic outcome for the Office of the Registrar is to provide the best possible decision-making environment for the Court.

The Supreme Court of Canada, supported by the Office of the Registrar, will provide Canadians with the following results:

- An independent judiciary;
- Improved access to the Court and its services; and
- Cases processed without delay.

The situation of the Court at the apex of the judiciary gives it a wide visibility in Canada, and to a lesser extent, abroad. In this context, the Office of the Registrar must ensure that the institutional independence of the Court is clearly safeguarded within the framework of sound public administration. It requires that appropriate arms-length relationships be maintained with Parliament, the Department of Justice and the Central Agencies.

The *Supreme Court Act* mandates that the Court hear and decide cases that raise issues of public importance. To fulfill its mandate, the Office of the Registrar must ensure that the Court is accessible and that it provides services to litigants including the processing of cases with the minimum delay. Additionally, it must provide the Judges with all the information and support they need to continue to issue well-reasoned, clear and bilingual decisions in a timely fashion.

The fundamental priorities of the Court are to process cases without delay and to issue well-reasoned decisions; these priorities do not change from year to year. In order to meet the planned results, in addition to the usual work done to process cases, the Office of the Registrar has addressed three priorities, namely:

- Recruitment and retention of expert and qualified staff;
- Implementation of an appropriate accommodation plan; and
- Productivity improvement through the fine tuning of internal process and rationalization of resources across the organization.

B. Resource Utilization and Key Partnerships

Supreme Court of Canada aligns its resources to its single business line, dictated by its mandate, that is, to hear and decide cases of public importance.

The Office of the Registrar is funded through a non-statutory appropriation. The entitlements to the Judges of the Court provided in the *Judges Act* are funded through a statutory authority.

Total resources used in 2002-2003 towards achieving the strategic outcome is summarized in the table below.

Business line	Strategic Outcome	FTES	Total (\$ millions)
Office of the Registrar	Provide the best possible decision-making environment for the Court	180	22.4

Key Partnerships

The Office of the Registrar has initiated various partnering arrangements including:

- Collaboration with private and public sector partners to examine the feasibility of a joint approach to e-filing and consulting with external counsel during the first e-filing pilot project;
- Posting court decisions on Internet via a partnership with the University of Montreal;
- Providing television access to court hearings via a partnership with CPAC (Canadian Public Affairs Channel);
- Sharing its library resources with other libraries;
- Working with Public Works and Government Services Canada to develop an accommodation strategy for the Supreme Court building and ensure the successful implementation of the strategy; and
- Consulting on an on-going basis with union representatives including annual meetings of the Labour Management Consultation Committee.

C. Performance Accomplishments

An Independent Judiciary

The Office of the Registrar contributes to the institutional independence of the Court by providing sound administrative support. By promoting and participating in initiatives launched by the Central Agencies, in particular in the area of modernization of human resources management and modern comptrollership, the Office of the Registrar provides a solid base for the administration of the Court, thus fostering the independence of the institution. The Registrar regularly confers with the Judges to assess their level of comfort that the Supreme Court of Canada is maintaining its institutional independence.

Also, through its involvement in the Head of Federal Agencies and Small Agencies Administrators networks, the Office of the Registrar has raised the difficulties inherent in judicial or quasi-judicial bodies fitting into the federal administration parameters.

The Supreme Court of Canada remains a focal point for foreign visitors interested in the administration of justice in Canada. In this context, it is preparing to host a major international conference in June 2003 in Ottawa for the Association des Cours constitutionnelles ayant en partage l'usage du français. In fiscal year 2002-03 the Office of the Registrar received some 50 delegations from the four horizons, for sharing of information on modern court management processes. Court staff and the Judges have also been participating actively in international associations by providing a selection of decisions for distribution to its members through their data bases and by attending their meetings where issues of common interest are discussed.

Improved Access to the Court and its Services

The Office of the Registrar has made a significant investment in the development of on-line Internet applications to improve access to the Court and its services. These developments include the provision of real-time information about cases, a pilot project allowing counsel the ability to initiate cases and file documents electronically, and virtual tours of the Courtroom, registry, and library. To ensure the Court remains accessible to all Canadians, traditional counter and telephone services will continue to be offered.

The Library Management System which has fully automated all library functions was purchased almost 10 years ago. The system modules, beginning with cataloguing, are now being upgraded from a menu-driven interface to a web-based platform. This change will support productivity gains through increased functionality such as integration with publishers' web information, purchasing and claiming and user-friendly check out. The aim is to eventually provide a library portal with a gateway to multiple databases, Internet sites and electronic publications, as well as the Library services and local resources. This single window access will improve the research process and enhance access to the information base the Court needs to fulfill its mandate.

High speed cable access and two dedicated laptop computers are available in the Court's Library for visiting counsel wishing to access the Internet in order to assist in their research. Lawyers accessing legal data bases through this connection do so using their own personal passwords. During 2002-2003, the Library's Internet site logged hits from almost 17,500 visitors from a variety of countries.

Enhancements to the Court's Case Management system are on-going as users rely heavily on this application. On-line reports will be created in 2003-2004 to satisfy the growing demand for information from counsel.

The first phase of the Supreme Court of Canada's e-filing pilot project was completed in the Spring of 2002. The aim of the pilot project was to assess the efficiency of the e-filing web interface and explore workflow issues related to the processing of digital case files. The lessons learned from the pilot project provided much useful insight into how e-filing can be implemented at the Supreme Court of Canada. The experience acquired was valuable and assisted the Court in moving to an application with additional functionality and improved process for handling digital case files for counsel and Court staff. A second pilot project will be conducted in the Summer of 2003 with the enhanced application.

Progress has also been made in enhancing electronic access to work and research tools for its employees. Further refinements to the Court's Intranet site, in particular a comprehensive Human Resources subsite entitled *HR Click*, has improved ease of access and work flows.

The implementation of the new *Rules of the Supreme Court of Canada* which came into force on June 28, 2002, was a great success. This was the first major revision in almost twenty years. A communication plan was developed and training sessions were given to Registry and other staff, as well as to outside counsel. The new Rules and other documentation to assist counsel with the preparation of their material were posted on the Court's Internet site and sent to the law libraries and universities across the country. The expected result to enhance access to the Court by rewriting the rules to reflect current practices, to simplify processes and to make case management more efficient was achieved.

Cases Processed Without Delay

The total of 536 cases filed in 2002 (including leave applications and appeals as of right) is approximately 11% lower than the annual average number of cases filed over the last decade (600). Due to staff shortages resulting from funding and accommodation pressures, there was a deterioration in the time lapse for processing cases at the leave and the appeal stage and a reduction of in the number of leave applications submitted to the Court in 2002. Available resources were dedicated to the processing of judgments on appeals in order to reduce the number of appeals standing judgments at the end of the year. The number of judgments on appeals released in 2002 is consistent with the number for 2001. Detailed information on the case workload is available on the Court's Internet site (<http://www.scc-csc.gc.ca>).

Improvements in time lapses for processing cases at the leave and appeal stages are expected in 2003 given additional funding approved by Treasury Board in January 2003 to alleviate workload pressures, implement the accommodation strategy and refine case management processes.

Recruitment and Retention of staff

Supreme Court of Canada employees are proud to work for the organization and turnover has traditionally been low. This is evidenced by the results of the 2002 Public Service-Wide Employee Survey for the Supreme Court of Canada. The results showed that employees are dedicated to their jobs, believe that the Court is a good place to work and are committed to making it successful. Recruitment and retention of expert and qualified staff continues to be a priority of the Office of the Registrar. The staffing of professional and qualified positions to support the work of the Court is difficult since the pool of available resources is low and staffing efforts have been further hampered by the lack of space to house the staff in the Supreme Court Building. Despite these challenges, the Office of the Registrar staffing practices and strategies resulted in the hiring and promotion of competent employees, highly qualified to fulfill the Court's operational requirements, while maintaining a representative workforce. To serve the Court appropriately, an aim of the staffing activities was geared towards the need to maintain the top level recruitment of law clerks in a very competitive environment. As well, to address accommodation, recruitment and retention difficulties, flexible work arrangements, including telework, were instituted where appropriate, technically feasible and affordable.

Implementation of the accommodation plan

For a number of years, accommodation for the Judges and staff of the Supreme Court of Canada has been identified as a significant issue. The Supreme Court of Canada with its 9 Judges and approximately 180 employees, currently shares the building with 13 Justices of the Federal Court, and some 30 administrative staff. The Federal Court will be relocated to interim accommodations outside of the Supreme Court Building in the first quarter of fiscal year 2003/04. The Court and Public Works and Government Services Canada have developed a space plan for the Supreme Court building to address the space crisis including a review of the needs of the Bench and the linkages with the various functions of the Court supporting it. Refurbishment of the space now occupied by Federal Court will commence at the beginning of July 2003. This initiative will ease the current accommodation problems and also allow the staffing of essential positions to continue.

Improved Management Practices

The Court Operations Sector undertook a major review of processes, resulting in further refinements to case management and to rationalisation of human resources, such as relieving lawyers and revisors from legal documentation and technical editing tasks.

As part of the Office of the Registrar's annual audit program, a major study of the translation function was undertaken to determine the best way to ensure the effective and timely delivery of the Court's decisions in both official languages. The objectives of the audit conducted by external consultants were: first, to conduct an assessment of the effectiveness, efficiency and economy of its own translation and revision function, and second, to present business options to address the vulnerability of the Court due to its dependance largely on one provider for translation and revision services. The consultants reviewed the translation and revision processes, standards and practices and concluded that these were generally effective and efficient; however, services could be improved and costs reduced. The consultants recommended that the Court engage additional jurilinguists, and examine the possibility of gradually establishing increased in-house capacity for translation services, capable of responding to all of its standards in terms of quality and efficiency. They also recommended that the Court promote the profession of legal translator to universities, and more particularly to law faculties to ensure that links are created with institutions where training programs could be designed to meet the needs of the Court and other similarly situated courts. The implementation of the recommended options will be reviewed in the next fiscal year.

In support of our commitment to the Government's modern management agenda of *Results for Canadians*, the Court Operations Sector undertook the development of a performance measurement strategy. With respect to high-level expected outcomes of the Court Operations Sector, the performance measurement project identified measures that best demonstrate progress toward the achievement of the outcomes, along with a methodology for how and when to track performance information, as well as by whom, through what reporting mechanism and at what cost. The Court Operations Sector plans to implement the new performance measurement strategy next fiscal year.

As part of our Business Improvement Initiative started in 2000/01, aimed at continually improving our management framework, and in support of our commitment to implement modern management practices a risk assessment tool was developed for the Court Operations Sector. The tool will provide management with better information on risks facing the Court Operations Sector, enhance the Court's capacity to make decisions based on reliable risk information, and increase its ability to manage the risks on an on-going basis.

Government-Wide Initiatives

Government of Canada On-Line

The Office of the Registrar continues to make significant progress in support of the Canadian Government On-Line commitment. Our Internet Site was redesigned to comply with “Common Look and Feel” standards, to be accessible through a variety of traditional and non-traditional Internet aware platforms, including assistive technologies to ensure the availability of information for the broadest audience possible. Continued investment in and improvement of electronic service delivery platforms have ensured the reliability of on-line services. As a result, our Internet-based Case Information System was the preferred method of accessing information on cases before the Court, and reflected a growing confidence among practitioners and the public in the reliability and integrity of on-line services.

Human Resource Management

The Human Resources policies and practices are continually adapted to reflect HR Modernization initiatives, and particular attention is being given to providing value-added service to clients at all levels.

The Office of the Registrar implemented an Employee Recognition and Awards program, enhanced the communication and exchange with its union partners, and developed a continuous learning self assessment tool for managers and professional staff, and initiated the preparation of a competencies-based continuous learning strategy which will be implemented throughout the organization in 2003-2004.

The 2002 Public Service-Wide Employee Survey for the Supreme Court of Canada had a very favourable response rate of 71%, a significant increase from 46% in 1999. The results showed that employees are dedicated to their jobs, believe that the Court is a good place to work and are committed to making it successful. The results indicated that the following categories require some improvement: collective agreements/union relationships; harassment/discrimination training; learning, training and career development; and, definition of requirements for overtime. An action plan has been created for each category; and, the status is being monitored regularly by the SCC Management Team.

Modern Comptrollership

The Office of the Registrar is fully committed to the federal government's initiative on implementing modern comptrollership or "modern management practices". Senior management recognizes that improving management practices is critical to continuing to provide the Court with the support they require to serve Canadians. The assessment of our management practices was completed using the capacity assessment tool developed by Treasury Board Secretariat. The report concluded that many aspects of the Office of the Registrar's management practices are working very well. However, recognizing that there is always room for improvement an action plan was developed to identify initiatives such as performance measurement and risk management that will be undertaken in the coming months and years in order to further improve our management practices.

IV: Annexes

A. Financial Performance Overview

This section provides an overview of the financial performance using a set of various financial tables, the format being standard throughout the federal government. All figures reported under “Total Planned Spending”, “Total Authorities” and “Total Actual Spending” columns of the Financial Tables correspond to amounts published in the 2002-2003 Main Estimates and in the 2002-2003 Public Accounts.

B. Financial Summary Tables

In 2002-2003, only the following financial tables were applicable to the Supreme Court of Canada operations:

Table 1	Summary of Voted Appropriations
Table 2	Comparison of Total Planned Spending to Actual Spending
Table 3	Historical Comparison of Total Planned Spending to Actual Spending
Table 4	Revenues
Table 4.1	External User Charges
Table 5	Statutory Payments

Financial Table 1 - Summary of Voted Appropriations

During 2002-2003, net additional funding of \$1.8 million was approved for the following items:

- \$2.5 million to cover additional costs to address an increasing workload and fund additional translation costs, improve security, information management and access by the public and keep pace with current practices in the areas of information technology and human resources.
- \$0.6 million for the operating carry forward and funding for the modernization of comptrollership initiatives.
- \$0.7 million related to salary issues such as compensation for collective bargaining, compensation improvements and employee benefit plans.
- Less an approved request to reprofile \$2.0 million from fiscal year 2002-2003 to fiscal year 2003-2004 to implement a new accommodation strategy.

Financial Requirements by Authority (\$ millions)				
Vote		2002-2003		
		Total Planned Spending	Total Authorities	Total Actual Spending
Supreme Court of Canada				
50	Operating expenditures	13.3	18.2	16.1
50	Adjustment*	3.6	-	-
(S)	Judges' salaries, allowances and annuities, annuities to spouses and children of judges and lump sum payments to spouses of judges who die while in office	4.2	4.0	4.0
(S)	Contributions to employee benefit plans	1.6	2.3	2.3
Total Agency		22.7	24.5	22.4
Note: Total Authorities are Main Estimates plus Supplementary Estimates plus other authorities.				
* Adjustment due to Departmental Assessment approved by TB.				

Financial Table 2 - Comparison of Total Planned to Actual Spending

The difference between the total authorities and the actual net expenditures is mainly due to additional funding of \$2.5 million approved in late January 2003 by Treasury Board. Supreme Court of Canada managers were unfortunately unable to staff many of the new positions and implement new initiatives funded by this submission before March 31, 2003.

Departmental Planned versus Actual Spending (\$ millions)			
Supreme Court of Canada	2002-2003		
	Total Planned Spending	Total Authorities	Total Actual Spending
FTEs	161	-	180
Operating ¹	<u>22.7</u>	<u>24.5</u>	<u>22.4</u>
Total Gross Expenditures	22.7	24.5	22.4
Less:			
Respendable Revenues ²	<u>-</u>	<u>-</u>	<u>-</u>
Total Net Expenditures	22.7	24.5	22.4
Other Revenues and Expenditures			
Non-Respendable Revenues ³	(0.1)	(0.2)	(0.2)
Cost of services provided by other departments	<u>4.1</u>	<u>4.3</u>	<u>4.3</u>
Net Cost of the Program	26.7	28.6	26.5
1	Operating Costs include contributions to employee benefit plans.		
2	Formerly "Revenues Credited to the Vote". In some cases, respendable revenues can also include the statutory item "Expenditures pursuant to Section 29.1(1) of the FAA".		
3	Formerly "Revenues Credited to the General Government Revenues" (GGR).		

Financial Table 3 - Historical Comparison of Total Planned to Actual Spending

Departmental Planned versus Actual Spending (\$ millions)					
	Actual 2000-2001	Actual 2001-2002	2002-2003		
			Total Planned Spending	Total Authorities	Total Actual Spending
Supreme Court of Canada	19.3	20.4	22.7	24.5	22.4
Total	19.3	20.4	22.7	24.5	22.4
Note: Total Authorities are Main Estimates plus Supplementary Estimates plus other authorities.					

Financial Table 4 - Revenues

Revenues (\$ millions)					
Non-Respendable Revenues					
	Actual 2000-2001	Actual 2001-2002	2002-2003		
			Planned Revenues	Total Authorities	Actual
Supreme Court of Canada					
Judges' contributions towards annuities	0.1	0.1	0.05	0.05	0.05
Sales of goods, services and information products (Note)	0.1	0.1	0.05	0.1	0.1
Unplanned	0.1	0.1	-	0.05	0.05
Total Non-Respendable Revenues	0.3	0.3	0.1	0.2	0.2
Total Revenues	0.3	0.3	0.1	0.2	0.2

Note:

Supreme Court of Canada non-respendable revenue is comprised of various services provided to litigants and the Canadian public. Table 4.1 provides information on these external user charges.

Financial Table 4.1 - External User Charges

Name of Fee Activity	Fee Type	Fee Setting Authority	2002-03 Actual Revenue (\$000)	Consultation
Sale of Bulletin of Proceedings	Other Fees - Sale of Information Products	<i>Supreme Court Act</i>	9.6	Published in Canada Gazette and maintained information on web site.
Sale of Judgements	Other Fees - Sale of Information Products	<i>Supreme Court Act</i>	9.5	Published in Canada Gazette and maintained information on web site.
Sale of Certification Act & Rules and Taxation	Other Fees	<i>Supreme Court Act</i>	4.7	Published in Canada Gazette and maintained information on web site.
Photocopies	Other Fees	<i>Supreme Court Act</i>	23.5	Published in Canada Gazette and maintained information on web site.
Other Fees: Filing Security Motion Oath	Other Fees	<i>Supreme Court Act</i>	49.9	Published in Canada Gazette and maintained information on web site.
Total			97.2	

Financial Table 5 - Statutory Payments

Statutory Payments (\$ millions)					
	Actual 2000-2001	Actual 2001-2002	2002-2003		
			Planned Spending	Total Authorities	Actual
Supreme Court of Canada					
Payments pursuant to the <i>Judges Act</i> *	3.8	4.1	4.2	4.0	4.0
Contributions to employee benefit plans	1.5	1.5	1.6	2.3	2.3
Total Statutory Payments	5.3	5.6	5.8	6.3	6.3
*Includes annuities under the <i>Judges Act</i>					

C. For Further Information

Supreme Court of Canada Building
301 Wellington Street
Ottawa, Ontario
K1A 0J1

General Enquiries
Telephone: (613) 995-4330
Fax: (613) 996-3063

World Wide Web:
<http://www.scc-csc.gc.ca>

Internet Access
reception@scc-csc.gc.ca

Anne Roland - Registrar
Telephone: (613) 996-9277

E-mail: reception@scc-csc.gc.ca

Louise Meagher - Deputy Registrar
Telephone: (613) 996-8666

E-mail: registry-greffe@scc-csc.gc.ca

**Carolyn McDonald - Director General,
Corporate Services**
Telephone: (613) 996-0429

E-mail: mcdonaldc@scc-csc.gc.ca

D. Listing of Statutory and Departmental Reports

Supreme Court Reports

Pursuant to Section 17 of the *Supreme Court Act*, the Registrar or the Deputy Registrar, as the Chief Justice directs, reports and publishes the judgments of the Court in the *Supreme Court Reports*, which include all the reasons for judgment rendered by the Court in a given calendar year.

E. Legislation Administered

Supreme Court Act

R.S.C., 1985, as amended

Judges Act

R.S.C., 1985, as amended

C. Pour de plus amples renseignements

<p>Edifice de la Cour suprême du Canada 301, rue Wellington Ottawa (Ontario) K1A 0J1</p> <p>Téléphone : (613) 995-4330 Télécopieur : (613) 996-3063</p> <p>Accès à l'Internet : http://www.scc-csc.gc.ca reception@scc-csc.gc.ca</p>	<p>World Wide Web : http://www.scc-csc.gc.ca</p>
<p>Anne Roland - Registrataire Téléphone: (613) 996-9277</p> <p>Adresse Internet : reception@scc-csc.gc.ca</p>	<p>Louise Meagher - Registrataire adjoint Téléphone: (613) 996-8666</p> <p>Adresse Internet : registry-greffe@scc-csc.gc.ca</p>
<p>Carolyn McDonald - Directrice générale, Services intégrés Téléphone: (613) 996-0429</p> <p>Adresse Internet : mcdonaldc@scc-csc.gc.ca</p>	

D. Liste des rapports prévus par la loi et des rapports de l'agence

<p>Recueil des arrêts de la Cour suprême</p> <p>En vertu de l'article 17 de la <i>Loi sur la Cour suprême</i>, le registraire ou le registraire adjoint, selon les instructions du Juge en chef, est chargé du rapport et de la publication des arrêts de la Cour dans le <i>Recueil des arrêts</i> de la Cour suprême, qui comprend tous les motifs de jugement rédigés par la Cour au cours d'une année civile.</p>
--

E. Lois appliquées

<p><i>Loi sur la Cour suprême</i> L.R.C. (1985) et ses modifications</p>	<p><i>Loi sur les juges</i> L.R.C. (1985) et ses modifications</p>
--	--

Tableau financier 5 - Paiements législatifs

Paiements législatifs (en millions de dollars)				
2002-2003	Dépenses réelles	Dépenses réelles	Dépenses prévues	Autorisations totales
	2000-2001	2001-2002		
Cour suprême du Canada				
Paiements en vertu de la Loi sur les juges*	3,8	4,1	4,2	4,0
Contributions aux régimes d'avantages sociaux des employés	1,5	1,5	1,6	2,3
Total des paiements législatifs	5,3	5,6	5,8	6,3
* Comprend les rentes en vertu de la Loi sur les juges.				

Tableau financier 4.1 - Frais d'utilisation externe

Nom de l'activité d'imposition de frais	Type de frais	Pouvoir d'établissement des frais	Recettes réelles en 2002-03 (\$000)	Consultations
Vente des bulletins des procédures	Autre service - vente de produits d'information	<i>Loi sur la Cour suprême</i>	9,6	Publication dans la Gazette du Canada et mise à jour des renseignements sur le site web.
Vente de jugements	Autre service - vente de produits d'information	<i>Loi sur la Cour suprême</i>	9,5	Publication dans la Gazette du Canada et mise à jour des renseignements sur le site web.
Vente de certification de la loi, les règles et la taxation	Autres frais	<i>Loi sur la Cour suprême</i>	4,7	Publication dans la Gazette du Canada et mise à jour des renseignements sur le site web.
Photocopies	Autres frais	<i>Loi sur la Cour suprême</i>	23,5	Publication dans la Gazette du Canada et mise à jour des renseignements sur le site web.
Autres frais: Enregistrements Cautonnements Requêtes Serments	Autres frais	<i>Loi sur la Cour suprême</i>	49,9	Publication dans la Gazette du Canada et mise à jour des renseignements sur le site web.
Total			97,2	

Tableau financier 4 - Recettes

Recettes (en millions de dollars)					
Recettes non disponibles					
2002-2003					
Recettes réelles	Recettes réelles	Recettes prévues	Autorisations totales	Recettes réelles	
2000-2001	2001-2002				
Cour suprême du Canada					
0,1	0,1	0,05	0,05	0,05	Contributions des juges pour des rentes
0,1	0,1	0,05	0,1	0,1	Ventes de biens, services et de produits d'information (Note)
0,1	0,1	-	0,05	0,05	Divers
0,3	0,3	0,1	0,2	0,2	Total des recettes non disponibles
0,3	0,3	0,1	0,2	0,2	Total des recettes

Note:

Les recettes non disponibles de la Cour suprême du Canada comprennent divers services offerts aux plaideurs et au public canadien. Le tableau 4.1 présente des informations concernant l'imposition de frais d'utilisation externe.

Tableau financier 3 - Comparaison historique des dépenses totales prévues et des dépenses réelles

Dépenses prévues par opposition aux dépenses réelles par secteur d'activité (en millions de dollars)					
2002-2003					
Dépenses réelles	Dépenses réelles	Total des dépenses	Total des dépenses	Autorisations totales	Total des dépenses réelles
2000-2001	2001-2002	prévues	prévues	totaux	totaux
Cour suprême du Canada	19,3	20,4	22,7	24,5	22,4
Total	19,3	20,4	22,7	24,5	22,4
Note Le total des autorisations correspond à la somme du Budget principal des dépenses, des Budgets supplémentaires des dépenses et des autres autorisations.					

Tableau financier 2 - Comparaison des dépenses totales prévues et des dépenses réelles

La différence entre les autorisations totales et le total des dépenses réelles s'explique principalement par un financement additionnel de 2,5 millions \$ approuvé en janvier 2003 par le Conseil du Trésor. Les gestionnaires de la Cour n'ont malheureusement pas pu doter plusieurs des postes prévus ni mettre en oeuvre de nouvelles initiatives avant le 31 mars 2003.

Dépenses prévues par opposition aux dépenses réelles (en millions de dollars)			
2002-2003			
Cour Suprême du Canada		Total des dépenses prévues	Autorisations totales
		Total des dépenses réelles	
ETP	Fonctionnement ¹	161	-
	180	22,4	22,4
	Total des dépenses brutes	22,7	24,5
	Moins :		
	Recettes disponibles ²	—	—
	Total des dépenses nettes	22,7	24,5
	Autres recettes et dépenses		
	Recettes non disponibles ³	(0,1)	(0,2)
	Coût des services offerts par d'autres ministères	4,1	4,3
	Coût net du programme	26,7	28,6
	26,5		
1	Les frais de fonctionnement comprennent les cotisations aux régimes d'avantages sociaux des employés.		
2	Anciennement «Recettes affectées aux dépenses». Parfois, les recettes pouvant être redépensées peuvent aussi inclure le poste législatif «Dépenses conformes au paragraphe 29.1 (1) de la LGFP».		
3	Anciennement «Recettes affectées au Trésor».		

Tableau financier 1 - Sommaire des crédits approuvés

Au cours de l'exercice 2002-2003, un montant additionnel net de 1,8 millions \$ a été consenti pour les éléments suivants:

- 2,5 millions \$ pour couvrir les coûts additionnels pour s'acquitter d'une charge de travail croissante et financer les coûts supplémentaires de la traduction, améliorer la sécurité, gestion de l'information et l'accès du public et suivre les pratiques courantes dans les domaines de la technologie de l'information et des ressources humaines.
- 0,6 millions \$ provenant du report du budget de fonctionnement de 2002-2003 et de l'initiative de la modernisation de la fonction de contrôleur.
- 0,7 millions \$ pour couvrir les rajustements salariaux, tels que les frais associés aux négociations des conventions collectives, améliorations à la rémunération et les cotisations aux régimes d'avantages sociaux des employés.
- Moins 2,0 millions \$ suite à une demande de report de fonds de l'année fiscale 2002-2003 à l'année fiscale 2003-2004 afin de mettre en oeuvre une nouvelle stratégie d'aménagement des locaux.

Besoins financiers par autorisation (en millions de dollars)

2002-2003			
Vote	Total des dépenses prévues	Autorisations totales	Total des dépenses réelles
50	Dépenses de fonctionnement	13,3	18,2
50	Ajustements*	3,6	-
(S)	Traitements, indemnités et pensions des juges, pensions aux conjoints et enfants des juges et montants forfaitaires versés aux conjoints des juges qui décèdent pendant leur mandat	4,2	4,0
(S)	Contribution aux régimes	1,6	2,3
Total pour l'agence		22,7	24,5
			22,4

Note: Les autorisations totales sont la somme des montants prévus au Budget principal des dépenses, des Budgets des dépenses supplémentaires et des autres autorisations.

* Ajustements en raison du plus récent examen ministériel approuvé par le Conseil du Trésor.

A. Aperçu du rendement financier

La présente section donne un aperçu du rendement financier à l'aide d'une série de tableaux financiers, la disposition de ces tableaux étant la même pour l'ensemble de l'administration fédérale. Tous les chiffres inscrits dans les colonnes « Dépenses prévues », « Autorisations totales » et « Dépenses réelles » correspondent aux chiffres publiés dans le Budget principal des dépenses et les Comptes publics de 2002-2003.

B. Tableaux financiers récapitulatifs

En 2002-2003, seuls les tableaux financiers suivants s'appliquaient aux activités de la Cour suprême du Canada :

Tableau 1	Sommaire des crédits approuvés
Tableau 2	Comparaison des dépenses totales prévues et des dépenses réelles
Tableau 3	Comparaison historique des dépenses totales prévues et des dépenses réelles
Tableau 4	Recettes
Tableau 4.1	Frais d'utilisation externe
Tableau 5	Palements législatifs

Le Bureau du registraire appuie totalement l'initiative du gouvernement fédéral au sujet de la modernisation de la fonction de contrôleur ou des « pratiques de gestion moderne ». Les cadres supérieurs reconnaissent que l'amélioration des pratiques de gestion est essentielle afin de continuer à offrir à la Cour l'appui dont elle a besoin pour servir les Canadiens. L'évaluation de nos pratiques de gestion a été effectuée en utilisant l'outil d'évaluation de la capacité élaboré par le Secrétariat du Conseil du Trésor. Le rapport a conclu que les pratiques de gestion du Bureau du registraire fonctionnent très bien sous de nombreux aspects. Reconnaissant toutefois qu'il y a toujours place à amélioration, un plan d'action a été arrêté afin de déterminer les initiatives, telles la mesure du rendement et la gestion des risques, qui seront entreprises dans les mois et les années à venir dans le but d'améliorer encore plus nos pratiques de gestion.

Modernisation de la fonction de contrôleur

Le Sondage de 2002 pour l'ensemble de la fonction publique auprès des fonctionnaires fédéraux a connu à la Cour un excellent pourcentage de réponses de 71%, ce qui représente une hausse importante comparativement au 46% de réponses reçues en 1999. Les résultats démontrent que les employés sont entièrement dévoués à leurs tâches, qu'ils croient que la Cour est un bon lieu de travail et qu'ils sont résolus à contribuer à la réalisation du mandat de cette dernière. Les résultats indiquent, en outre, qu'il y a place à amélioration dans les domaines suivants: conventions collectives/relations syndicales; prévention du harcèlement et de la discrimination; apprentissage, perfectionnement et développement de carrière; définition des conditions à remplir pour autoriser le surtemps. Un plan d'action a été établi pour chaque domaine et l'équipe des gestionnaires de la CSC en vérifie régulièrement l'évolution.

Le Bureau du registraire a mis en application un Programme de reconnaissance et de récompense des employés, a amélioré la communication et les échanges avec ses partenaires syndicaux, a élaboré un outil d'apprentissage continu et d'auto-évaluation pour les cadres et les employés professionnels et a amorcé la préparation d'une stratégie d'apprentissage continu basé sur les compétences qui sera mise en application dans l'ensemble de l'organisation en 2003-2004.

Les politiques et les pratiques en matière de ressources humaines sont continuellement adaptées afin de refléter les initiatives de modernisation en matière de RH, et nous accordons une attention particulière à la prestation de services à valeur ajoutée aux clients à tous les niveaux.

Gestion des ressources humaines

Le Bureau du registraire continue à faire des progrès appréciables dans la concrétisation des engagements pris dans le cadre du programme Gouvernement en direct. Notre site Internet a été renoué pour qu'il soit conforme à la normalisation des sites Internet, pour qu'il soit accessible par l'entremise de diverses plates-formes traditionnelles et non traditionnelles compatibles avec Internet, notamment les technologies d'assistance, et pour que l'information soit disponible au plus vaste auditoire possible. La fiabilité des services en ligne est assurée par un investissement continu dans des plates-formes de prestation électronique des services et par l'amélioration de celles-ci. Notre système d'information sur les dossiers accessible par Internet est devenu la méthode d'accès de choix aux informations sur les dossiers de la Cour et cela reflète le fait que les praticiens et le public ont de plus en plus confiance dans la fiabilité et l'intégrité des services en ligne.

Gouvernement en direct

Initiatives gouvernementales

Dans le cadre de notre projet d'amélioration des activités qui a débuté en 2000-2001 et visant à améliorer progressivement notre cadre de gestion et à appuyer notre engagement à mettre en application des pratiques modernes de gestion, un outil d'évaluation des risques a été élaboré pour le Secteur des opérations de la Cour. L'outil en question offrira à la direction de meilleurs renseignements concernant les risques encourus par le Secteur des opérations de la Cour, améliorera la capacité de la Cour à prendre des décisions en se fondant sur des renseignements fiables sur les risques et accroîtra sa capacité à gérer les risques de façon continue.

Le Secteur des opérations de la Cour a entrepris une revue majeure des processus, laquelle s'est traduite par d'autres améliorations de la gestion des dossiers judiciaires et de la rationalisation des ressources humaines, comme la décharge, au bénéfice des avocats et des réviseurs, de tâches relatives à la documentation juridique et à la révision technique de textes.

Dans le cadre du programme annuel de vérification du Bureau du registraire, une importante étude de la traduction a été entreprise pour déterminer la meilleure façon de garantir que les décisions de la Cour seront rendues dans les deux langues officielles efficacement et en temps opportun. Les objectifs de la vérification menée par des consultants externes étaient, premièrement, d'effectuer une évaluation de l'efficacité et de l'économie de sa propre fonction de traduction et de révision, et deuxièmement, de présenter des options de gestion afin de palier à la vulnérabilité de la Cour qui dépend largement d'un fournisseur unique pour les services de traduction et de révision. Les consultants ont examiné les processus, les normes et les pratiques de traduction et de révision et ont conclu qu'en général, ceux-ci étaient efficaces mais que les services pouvaient être améliorés et les coûts réduits. Les consultants ont recommandé que la Cour embauche d'autres jurilinguistes et qu'elle examine la possibilité d'augmenter graduellement la capacité interne pour des services de traduction pouvant satisfaire à toutes ses normes en matière de qualité et d'efficacité. Ils ont également recommandé que la Cour fasse la promotion de la profession de juriste-traducteur auprès des universités, et plus particulièrement auprès des facultés de droit, pour s'assurer de la création de liens avec les établissements où les programmes de formation pourraient être conçus dans le but de répondre aux besoins de la Cour et d'autres cours se trouvant dans une situation semblable. La question de la mise en application des options recommandées sera examinée au prochain exercice.

À l'appui de notre engagement envers le programme de modernisation de la gestion du gouvernement intitulé *Des résultats pour les Canadiens et les Canadiennes*, le Secteur des opérations de la Cour a entrepris l'élaboration d'une stratégie de mesure du rendement. En ce qui a trait aux résultats élevés attendus de la part du Secteur des opérations, le projet de mesure du rendement a relevé les mesures qui démontrent le mieux les progrès réalisés pour parvenir aux résultats, accompagnées d'une méthodologie quant à la façon d'obtenir les renseignements et quant au moment où cela doit être fait, de même que par qui, selon quel mécanisme d'établissements de rapports et à quel coût. Le Secteur des opérations de la Cour planifie la mise en application de la nouvelle stratégie de mesure du rendement pour le prochain exercice.

Les employés de la Cour suprême du Canada sont fiers de travailler pour l'organisation et le roulement s'est traditionnellement maintenu à un niveau peu élevé. Les résultats pour la Cour du Sondage de 2002 pour l'ensemble de la fonction publique auprès des fonctionnaires fédéraux le démontrent bien. Les résultats révèlent que les employés sont entièrement dévoués à leurs tâches, qu'ils croient que la Cour est un bon lieu de travail et qu'ils sont résolus à contribuer à la réalisation du mandat de cette dernière. Le recrutement et le maintien en poste d'employés qualifiés et possédant de l'expertise continuent d'être une priorité pour le Bureau du registraire. La dotation de postes d'employés professionnels et qualifiés pour la Cour est difficile parce que le bassin de ressources disponibles est petit et que les efforts de dotation ont été aussi entravés par le manque d'espace pour loger le personnel. En dépit de ces défis, les pratiques et les stratégies de dotation du Bureau du registraire ont donné lieu à l'engagement et à la promotion d'employés compétents et hautement qualifiés pour satisfaire aux exigences opérationnelles de la Cour tout en maintenant le caractère représentatif de l'effectif. Afin de servir la Cour de manière adéquate, un des objectifs relatifs aux activités de dotation a porté sur l'exigence de maintenir un recrutement de haut niveau d'auxiliaires juridiques dans un environnement très concurrentiel. De même, pour résoudre les problèmes de locaux, de recrutement et de maintien en poste, des conditions de travail souples, notamment le télétravail, ont été instituées lorsque cela était approprié, techniquement possible et abordable.

Mise en application du plan d'aménagement de locaux

Depuis un certain nombre d'années, la question des locaux des juges et du personnel de la Cour suprême du Canada est une importante source de préoccupation. Les neuf juges de la Cour suprême et environ 180 employés de celle-ci partagent actuellement l'édifice de la Cour avec 13 juges de la Cour fédérale appuyés d'un personnel administratif d'une trentaine de personnes. Au premier trimestre de l'exercice 2003-2004, la Cour fédérale sera installée dans des locaux provisoires à l'extérieur de l'édifice de la Cour suprême. Pour remédier à la pénurie d'espace, la Cour et Travaux publics et Services gouvernementaux Canada ont élaboré un plan d'aménagement de l'édifice, comprenant un examen des besoins des juges de la Cour et des relations avec les diverses fonctions de la Cour qui les appuient. Le réaménagement de l'espace présentement occupé par la Cour fédérale commencera au début de juillet 2003. Cette initiative atténuera les problèmes actuels de locaux et permettra également la poursuite de la dotation des postes essentiels.

On s'attend à une amélioration des délais pour le traitement des affaires aux étapes de l'autorisation et de l'appel en 2003, étant donné le financement supplémentaire approuvé par le Conseil du Trésor en janvier 2003 pour alléger les pressions relatives à la charge de travail, pour mettre en oeuvre la stratégie d'aménagement des locaux et pour améliorer les pratiques de gestion des dossiers.

Le total de 536 affaires déposées à la Cour en 2002 (soit les demandes d'autorisation et les appels de plein droit) est environ 11 % inférieur à la moyenne annuelle du nombre d'affaires déposées au cours de la dernière décennie (600). En raison du manque de personnel imputable aux pressions financières et au problème de locaux, on a constaté une détérioration des délais pour le traitement des demandes d'autorisation et des appels ainsi qu'une réduction du nombre de demandes d'autorisation soumises à la Cour en 2002. Les ressources disponibles ont été consacrées au traitement des arrêts dans le but de réduire le nombre d'appels en attente de jugement à la fin de l'année. Le nombre d'arrêts rendus en 2002 correspond au nombre de 2001. On peut obtenir de plus amples renseignements sur la charge de travail dans Internet (<http://www.scc-csc.gc.ca>).

Le traitement des affaires sans délai

La mise en application des nouvelles *Règles de la Cour suprême du Canada*, qui sont entrées en vigueur le 28 juin 2002, fut un grand succès. Il s'agissait de la première révision importante en presque vingt ans. L'information a circulé grâce au plan de communication et aux séances de formation données au personnel du greffe et aux autres employés, de même qu'aux avocats de l'extérieur. Les nouvelles règles et la documentation supplémentaire permettant aux avocats de préparer leurs dossiers ont été affichées sur le site Internet de la Cour et transmises aux bibliothèques de droit et aux universités partout au pays. Le résultat attendu, qui était d'améliorer l'accès à la Cour en réécrivant les règles pour qu'elles reflètent les pratiques actuelles, de simplifier les processus et de rendre la gestion des dossiers plus efficace, a été atteint.

On a également amélioré l'accès électronique aux outils de travail et de recherche pour les employés. D'autres modifications au site Intranet de la Cour, en particulier un site secondaire relatif aux ressources humaines intitulé *HR Clic*, ont facilité l'accès et la marche du travail.

L'expérience acquise fut précieuse et elle a aidé la Cour à se tourner vers une application ayant plus de fonctionnalité et un processus amélioré pour le traitement des dossiers numériques par les avocats et le personnel de la Cour. Un deuxième projet pilote se déroulera à l'été 2003 avec l'application améliorée.

Le Bureau du registraire a effectué un investissement important dans l'élaboration d'applications Internet dans le but d'améliorer l'accès à ses services. Parmi ces applications, mentionnons la fourniture en temps réel d'informations sur les dossiers, la création d'un projet pilote permettant aux avocats d'ouvrir des dossiers et de déposer des documents par voie électronique et la possibilité de faire des visites virtuelles de la salle d'audience, du greffe et de la bibliothèque. Pour faire en sorte que la Cour demeure accessible à l'ensemble des Canadiens, les services téléphoniques et les services au comptoir traditionnels sont maintenus.

Le système de gestion de la bibliothèque, qui a complètement automatisé toutes les fonctions de la bibliothèque, a été acheté il y a presque 10 ans. Les modules du système, en commençant par le catalogue, sont maintenant mis à niveau et sont passés d'une interface commandée par menus à une plate-forme sur le Web. Ce changement aidera à accroître la productivité par l'entremise de fonctionnalités améliorées, telles que l'intégration des renseignements sur le Web relatifs aux éditeurs, les achats et les réclamations, ainsi qu'un contrôle de sortie convivial. L'objectif ultime est d'offrir un portail donnant accès à de multiples bases de données, sites Internet et publications électroniques, de même qu'aux services de la bibliothèque et aux ressources locales. Cet accès à guichet unique améliorera le processus de recherche et accroîtra l'accès à la base de renseignements dont la Cour a besoin pour remplir son mandat.

Des connexions par câble haute vitesse et deux ordinateurs portatifs sont mis à la disposition des avocats qui viennent à la Cour et désirent effectuer des recherches dans Internet. Les avocats qui consultent des bases de données de cette façon le font en utilisant leurs mots de passe personnels. En 2002-2003, le site Internet de la bibliothèque a reçu des demandes d'accès émanant de presque 17 500 visiteurs de divers pays. Des améliorations continuent d'être apportées au système de gestion des dossiers de la Cour parce que les usagers s'appuient largement sur cette application. Des rapports seront disponibles en ligne à compter de 2003-2004 afin de satisfaire à la demande croissante de renseignements de la part des avocats.

La première phase du projet pilote de la Cour suprême du Canada pour le dépôt électronique des documents a été complétée au printemps 2002. L'objectif du projet pilote était d'évaluer l'efficacité de l'interface Web de dépôt électronique et d'examiner les questions de rythme de travail liées au traitement des dossiers numériques. Les leçons tirées du projet pilote ont fourni beaucoup d'indications utiles sur la manière de mettre en application le dépôt électronique à la Cour suprême du Canada.

L'indépendance judiciaire

Le Bureau du registraire contribue à l'indépendance institutionnelle de l'organisation par le soutien administratif qu'il apporte à la Cour. En participant aux initiatives lancées par les organismes centraux, notamment dans le domaine de la gestion des ressources humaines et de la modernisation de la fonction de contrôleur, le Bureau du registraire a consolidé l'administration de la Cour, favorisant ainsi l'indépendance de l'institution. Le registraire consulte régulièrement les juges pour évaluer leur perception du maintien de cette indépendance.

De plus, dans le cadre de sa participation au réseau des chefs d'organismes fédéraux et à celui des administrateurs de petits organismes, le Bureau du registraire a soulevé les difficultés inhérentes des organismes judiciaires et quasi judiciaires à oeuvrer selon les paramètres de l'administration fédérale.

La Cour demeure le point de convergence de tous les visiteurs étrangers qui s'intéressent à l'administration de la justice au Canada. Dans ce contexte, elle s'apprête à être l'hôte d'une importante conférence internationale qui se tiendra en juin 2003 à Ottawa pour l'Association des Cours constitutionnelles ayant en partage l'usage du français. Au cours de l'exercice 2002-2003, le Bureau du registraire a reçu quelque 50 délégations des quatre coins du monde avec lesquelles on a échangé de l'information sur les pratiques modernes de gestion des tribunaux. Les juges et le personnel de la Cour ont également participé activement aux associations internationales en leur communiquant certains de ses arrêts pour diffusion à leurs membres par leurs banques de données et en participant aux rencontres de ces associations au cours desquelles sont discutées des questions d'intérêt commun.

B. Utilisation des ressources et partenariats-clés

La Cour suprême du Canada concentre ses ressources sur son seul secteur d'activité, dicté par son mandat, à savoir d'entendre et de trancher les affaires importantes pour le public. Le Bureau du registraire est financé par crédit non législatif. Les émoluments des juges de la Cour, établis par la *Loi sur les juges*, sont financés par crédit législatif. Le tableau ci-dessous dresse un résumé de l'ensemble des ressources utilisées en 2002-2003 pour l'atteinte du résultat stratégique.

Secteur d'activité	Résultat stratégique	Bureau du registraire
ETP	180	22,4
Total (millions \$)		

Partenariats-clés

Le Bureau du registraire a mis en place différentes ententes de partenariat, pour notamment :

- Collaborer avec les partenaires des secteurs privé et public dans le but d'examiner la faisabilité d'une approche conjointe pour le dépôt électronique et la consultation des avocats de l'extérieur, lors du premier projet pilote de dépôt électronique;
- Afficher les décisions de la Cour sur Internet par l'entremise d'un partenariat avec l'Université de Montréal;
- Télédiffuser les audiences de la Cour par l'entremise d'un partenariat avec la chaîne CPAC (Chaîne d'affaires publiques par câble);
- Partager les ressources de sa bibliothèque avec d'autres bibliothèques;
- Travailler avec Travaux publics et Services gouvernementaux Canada pour élaborer une stratégie d'aménagement de locaux pour l'édifice de la Cour suprême et s'assurer que la mise en application de la stratégie sera une réussite;
- Consulter régulièrement les représentants syndicaux, y compris les rencontres annuelles du Comité consultatif patronal-syndical.

La présente section rend compte du rendement et des réalisations du Bureau du registraire pour l'atteinte de son résultat stratégique et le respect de ses engagements mentionnés dans le *Rapport sur les plans et priorités* de 2002-2003.

La structure approuvée de planification, de rapport et de responsabilisation de la Cour suprême du Canada ne comporte qu'un seul secteur d'activité, le Bureau du registraire.

A. Résultats stratégiques et attentes en matière de rendement

L'objectif stratégique du Bureau du registraire est de fournir à la Cour le cadre le plus favorable possible à la prise de ses décisions.

La Cour suprême du Canada, avec l'appui du Bureau du registraire, s'engage envers les Canadiens à produire les résultats suivants :

- l'indépendance judiciaire;
- l'amélioration de l'accès à la Cour et à ses services;
- le traitement des affaires sans délai.

En raison de la place qu'elle occupe au sommet du système judiciaire, la Cour jouit d'une grande visibilité au Canada et, dans une moindre mesure, à l'étranger. Dans ce contexte, le Bureau du registraire doit veiller à ce que l'indépendance institutionnelle de la Cour soit clairement protégée dans le cadre d'une saine gestion publique. La Cour doit maintenir des rapports efficaces et sans lien de dépendance avec le Parlement, le ministère de la Justice et les organismes centraux.

La Loi sur la Cour suprême autorise la Cour à entendre des affaires qui soulèvent des questions d'importance pour le public et à statuer sur celles-ci. Pour remplir son mandat, le Bureau du registraire doit veiller à ce que la Cour soit accessible et qu'elle fournisse des services aux parties qui se présentent devant elle, y compris le traitement des affaires le plus rapidement possible. De plus, il doit fournir aux juges tous les renseignements et l'appui dont ils ont besoin pour rendre des jugements bien motivés, clairs, bilingues et en temps opportun.

Les priorités de la Cour sont de traiter les affaires avec célérité et de rendre des jugements bien motivés; ces priorités ne changent pas d'année en année. À cette fin, en plus de son travail habituel de traitement des dossiers, le Bureau du registraire s'est fixé trois objectifs :

- recruter et conserver du personnel spécialisé et qualifié;
- mettre en oeuvre un plan d'aménagement adéquat;
- accroître la productivité par l'adaptation des processus internes et la rationalisation des ressources dans l'organisation.

Répondre aux besoins de l'information

Le Bureau du registraire reconnaît l'importance de l'information à titre de ressource essentielle pour le fonctionnement de la Cour. Il a effectué un investissement important dans la technologie de l'information au cours des dernières années et il est entièrement engagé dans le projet Gouvernement en direct (Ged). Les services qui sont tributaires de l'utilisation de moyens technologiques doivent continuer d'évoluer pour répondre aux attentes sans cesse croissantes du public canadien qui sont en général alimentées par les progrès et la pénétration rapides de la technologie. Il est essentiel que la Cour suive cette évolution si on veut qu'elle continue d'être perçue comme une institution progressive et sensible aux besoins de la population.

Les services en ligne offerts par le Bureau du registraire ont évolué, passant de la simple fourniture d'information statique sur la Cour à la fourniture en temps réel d'informations sur les dossiers, et à la mise en place d'un projet pilote d'ouverture de dossiers en ligne et de dépôt électronique des documents, à la fois pour les nouveaux dossiers et pour ceux en cours. Ces initiatives ont exigé que l'on continue d'investir dans des services Web, que l'on travaille à l'intégration de systèmes internes de gestion des documents déposés électroniquement et que l'on apporte des modifications aux activités internes touchant le traitement de dossiers numériques. Pour que ces progrès se poursuivent, de nouveaux investissements seront nécessaires afin de mettre en place des systèmes additionnels et de réaménager la salle d'audience en vue d'utiliser des documents numériques lors de l'audition des affaires.

Le Bureau du registraire reconnaît l'importance de protéger son investissement sur le plan de la technologie de l'information. La capacité du Bureau du registraire à livrer son programme et remplir ses obligations d'imputabilité dépend de la mise en place de moyens efficaces de gérer l'information. De plus, la dépendance croissante de la Cour envers l'information électronique renforce la nécessité de la protéger. Ce sont les conditions nécessaires à sa disponibilité, son authenticité et son utilité.

Le Bureau du registraire sera en mesure de mieux s'attaquer aux questions de la gestion de l'information à compter de l'année prochaine, étant donné le financement additionnel approuvé en janvier 2003 par le Conseil du Trésor : les fonds seront utilisés pour la mise en place d'une fonction de gestion de l'information, l'élaboration d'un cadre de direction et de politique en matière de gestion de l'information ainsi que l'élaboration et la mise en place d'une architecture en matière de gestion de l'information intégrée aux activités de la Cour.

Un nombre grandissant de demandes de renseignements généraux et de demandes d'information sont présentées par un public mieux informé et plus exigeant, qui s'intéresse aux questions captivantes débattues devant la Cour. Ainsi, de plus en plus d'étudiants demandent copie des mémoires, et le nombre d'appels téléphoniques, de messages électroniques et de lettres émanant du public augmente sans cesse. Le personnel doit afficher l'information la plus à jour et la plus complète sur le site Internet de la Cour, en plus de produire des publications comme le *Bulletin des procédures* et le *Recueil des arrêts de la Cour suprême*. En outre, des visites guidées de l'édifice de la Cour, animées par des étudiants en droit, permettent chaque année à près de 40 000 personnes de visiter la Cour.

L'augmentation sans cesse croissante du nombre d'affaires concernant le droit public et la *Charte canadienne des droits et libertés* et l'intérêt grandissant de la population pour les affaires retentissantes confèrent beaucoup de visibilité à la Cour. Cette situation entraîne l'accroissement des demandes d'information présentées par les plaideurs, les médias et le grand public.

Le Bureau du registre met à la disposition des médias de l'information détaillée sur les causes à venir et sur ses décisions afin de favoriser la production de comptes rendus exacts et équitables des travaux de la Cour. Il est important que la Cour offre cette information documentaire ainsi que des séances d'information aux médias, car c'est principalement par l'entremise de médias bien informés que la population canadienne comprendra les décisions de la Cour et leurs répercussions. Ce rôle d'information du public devient de plus en plus exigeant, comme en témoignent les nombreuses références à la Cour dans les médias.

Améliorer l'accessibilité à la Cour

La disponibilité des arrêts de la Cour dans Internet non seulement encourage les juristes étrangers à s'intéresser à la jurisprudence canadienne et à comprendre le rôle de la Cour dans la société canadienne, mais elle favorise l'éclosion de cet intérêt et de cette compréhension.

Les avantages découlant des visites des juges de la Cour suprême du Canada à l'étranger sont amplement reconnus. Il ne fait aucun doute que les discussions avec des juges et d'autres représentants étrangers sur des questions d'ordre constitutionnel, la formation des juges et l'organisation judiciaire renforcent la primauté du droit et stimulent le développement démocratique, la stabilité nationale, la protection des droits de la personne ainsi que la croissance économique.

Gérer la charge de travail croissante

Le volume et la nature du travail effectué par les juges et le personnel de la Cour sont en fonction principalement du nombre et de la nature des affaires dont la Cour est saisie, ainsi que de la complexité des questions qui y sont soulevées, autant de facteurs sur lesquels la Cour n'a aucune prise. Les statistiques que tiennent les employés de la Cour indiquent que le nombre de demandes d'autorisation présentées annuellement à la Cour a augmenté régulièrement au cours des dix dernières années, bien qu'il semble que 2002 soit une exception avec une diminution de 16 % des demandes d'autorisation par rapport à l'année précédente. Le Bureau du registraire prévoit que sa charge de travail concernant les demandes d'autorisation augmentera en 2003 et l'arriéré relatif aux dossiers à l'étape de l'autorisation demeure une source de préoccupation pour la Cour. La Cour a rendu 88 arrêts en 2002, réduisant son arriéré de fin d'année à 25, comparativement à 44 l'année précédente.

Les efforts déployés par les juges pour rendre leurs décisions avec célérité ont un effet sur la charge de travail du personnel de la Cour et des juges eux-mêmes. La Cour maintient sa politique qui est de rendre jugement rapidement tant à l'égard des demandes d'autorisation que des appels mêmes, une fois l'autorisation accordée.

Bien que la proclamation de la *Charte canadienne des droits et libertés* remonte déjà à une vingtaine d'années, la *Charte* continue d'exercer une influence importante sur les travaux de la Cour et d'être à l'origine de questions complexes dont la résolution exige une analyse et des recherches approfondies.

En janvier 2003, la Cour a reçu du Conseil du Trésor des ressources additionnelles pour l'année financière 2002-2003 et les années subséquentes, pour régler des questions d'intégrité des programmes et de charge de travail. Ce financement permettra au Bureau du registraire de réagir aux pressions de la charge de travail tout en maintenant les services à la population à un niveau acceptable.

Instaurer un rôle judiciaire international

La Cour suprême est de plus en plus active au sein de la communauté internationale des juges et des juristes. Les juges de la Cour partagent leur expérience avec des juristes du monde entier dans le cadre d'associations internationales, de protocoles et d'autres arrangements.

Le registraire adjoint supervise le travail du Secteur des opérations de la Cour, qui se compose de la Direction du greffe et de la Direction générale du droit. Les services d'information au public, y compris l'administration du site Web de la Cour suprême et son programme de visites, relèvent également du registraire adjoint.

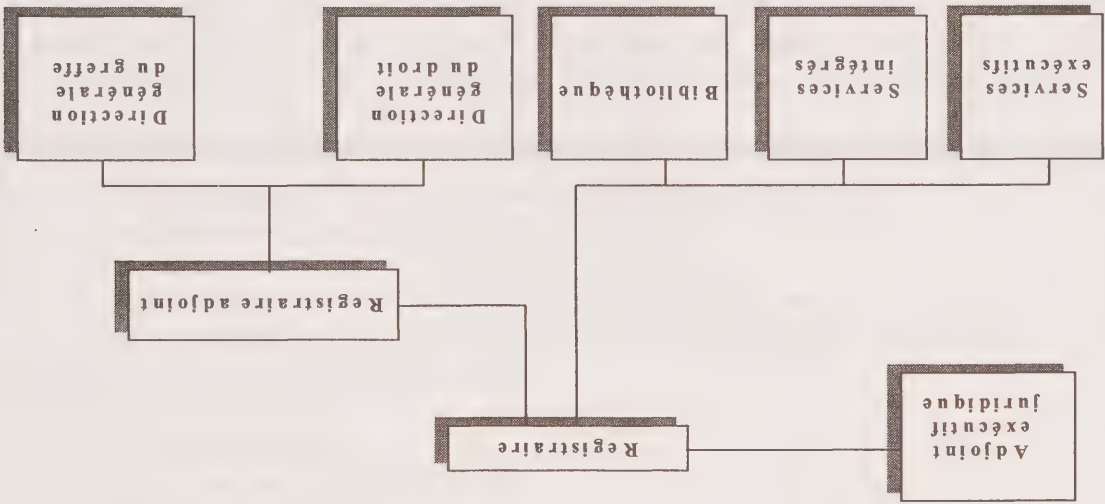
Le greffe joue un rôle essentiel dans le fonctionnement du tribunal. Il est le centre de toutes les activités relatives aux procédures et à la documentation. Il traite, enregistre et achemine tous les documents produits par les parties et consigne tous les événements qui surviennent dans le cours d'une affaire. Il prend en charge chaque demande d'autorisation, appel et requête pour faire en sorte que chaque affaire soit traitée efficacement, de manière à ce que les juges ne perdent pas de temps avec des questions d'ordre procédural ou à cause de dossiers incomplets. Le greffe aide les parties en leur fournissant des renseignements sur les processus et les activités de la Cour, prépare le calendrier des séances, gère les systèmes audiovisuels de la salle d'audience et complète la documentation finale relative aux affaires une fois le jugement rendu.

La Direction générale du droit fournit des services juridiques aux juges et au Bureau du registraire en plus de gérer la publication des arrêts de la Cour et la correspondance juridique du registraire, notamment en rédigeant des avis juridiques sur les demandes d'autorisation d'appel qui sont déposées et en assurant la révision technique des motifs des arrêts. La Direction prépare et publie en outre le *Bulletin des procédures* et les communications présentant le calendrier des activités de la Cour et les listes des jugements rendus ou à rendre. Les services de traduction et de terminologie juridiques et générales sont assurés par les jurilinguistes de la Direction, appuyés par des services externes.

La bibliothèque de la Cour suprême est une grande bibliothèque de droit fonctionnant dans un environnement qui conjugue l'imprimé et l'électronique pour appuyer les recherches de la Cour. Sa collection comporte des textes de loi, des recueils de jurisprudence, des revues de droit et des ouvrages juridiques des principaux pays de tradition civiliste et de common law, notamment le Canada, le Royaume-Uni, les États-Unis, l'Australie, la Nouvelle-Zélande, la France et la Belgique. En plus de maintenir les ressources relatives à sa collection, la bibliothèque offre un large éventail de services aux membres et aux employés de la Cour, y compris des services de référence et d'actualités, d'orientation et de familiarisation, ainsi que d'administration pour la Cour de la base de données interne des décisions.

Le Secteur des services intégrés fournit un soutien administratif et opérationnel aux juges et aux employés de la Cour en ce qui a trait aux locaux, aux finances, aux ressources humaines, à l'administration, à la sécurité, à l'informatique, à la planification stratégique et à tout autre projet que lui confie le registraire.

La Cour compte un seul secteur d'activité — en l'occurrence le Bureau du registraire — qui fournit à la Cour les services dont elle a besoin pour exercer ses fonctions juridictionnelles. La structure du Bureau du registraire est illustrée ci-dessous.



Le registraire, qui relève directement du Juge en chef, exerce des pouvoirs quasi judiciaires et, à titre d'administrateur général, est chargé de l'administration de la Cour. Il incombe au registraire d'appliquer la *Loi sur les juges* en ce qui concerne les juges de la Cour suprême du Canada. Le registraire et le registraire adjoint, qui seconde le registraire, sont nommés par le gouverneur en conseil. Le registraire est aussi responsable de la gestion et du soutien administratif des cabinets des juges, du programme des auxiliaires juridiques et des visites de dignitaires.

A. Mandat, rôles et responsabilités

Notre mandat
La Cour suprême du Canada est la juridiction d'appel en matière civile et pénale pour l'ensemble du Canada.



Notre mission

En tant que juridiction d'appel de dernière instance, la Cour suprême du Canada sert les Canadiens en veillant à l'évolution de la common law et du droit civil par ses décisions sur des question d'importance nationale.

La Cour souscrit aux principes suivants :

- la primauté du droit;
- l'indépendance et l'impartialité;
- l'accès à la justice.

Le Bureau du registraire appuie la Cour :

- en fournissant des services administratifs adaptés aux besoins de la Cour;
- en entretenant le dévouement, la fierté et le professionnalisme du personnel de la Cour;
- en respectant la dualité linguistique et la diversité;
- en collaborant avec d'autres tribunaux et organisations juridiques.

La Cour suprême du Canada est le plus haut tribunal du pays et l'une des institutions nationales les plus importantes. Elle entend les appels interjetés à l'encontre des décisions des cours d'appel des provinces et des territoires, ainsi que des décisions de la Cour d'appel fédérale. De plus, la Cour doit répondre, par un avis, à toute question qui lui est déférée par le gouverneur en conseil.

L'importance des arrêts de la Cour suprême pour la société canadienne est notoire. La Cour assure uniformité, cohérence et justesse dans la définition, l'élaboration et l'interprétation des principes juridiques dans tout le système judiciaire canadien. Elle tire ses pouvoirs de la *Loi sur la Cour suprême* et d'autres lois fédérales tel le *Code criminel*. On peut obtenir de plus amples renseignements sur les responsabilités de la Cour, sa procédure et ses décisions dans Internet (<http://www.scc-csc.gc.ca>).

La Cour suprême du Canada a la réputation, tant au Canada qu'à l'étranger, d'être l'une des institutions les plus importantes de notre pays. La Cour joue incontestablement un rôle de premier plan dans l'articulation et l'évolution du droit et constitue un exemple d'une administration judiciaire solide, indépendante et efficace partout dans le monde.

Le Bureau du registraire de la Cour suprême du Canada assume un double rôle : appuyer les activités judiciaires et répondre aux besoins des plaideurs et des autres visiteurs qui se présentent à la Cour. Pour bien s'acquitter de ces fonctions, il doit compter sur la compétence et le dévouement de ses employés, sur l'utilisation efficace de la technologie, ainsi que sur le respect de pratiques modernes de gestion. Le résultat du Sondage pour l'ensemble de la fonction publique auprès des fonctionnaires fédéraux de 2002 a fait ressortir le taux élevé de satisfaction et d'engagement du personnel de la Cour.

Encore cette année, nous avons consacré une énergie considérable à faire avancer la stratégie relative aux locaux. Le manque de locaux adéquats pour tous les employés et les services de la Cour dans l'édifice de la Cour suprême constitue un problème qui perdure et nous a empêché d'optimiser nos ressources. Heureusement, nous avons maintenant établi un plan ferme qui sera mis à exécution l'année qui vient.

Sur le plan technologique, il est toujours difficile pour une petite organisation de suivre les tendances et les progrès technologiques d'autant plus que nous sommes fixés comme objectif d'améliorer l'accès à la Cour en profitant des nouvelles technologies, tout en préservant les voies d'accès traditionnelles et en s'assurant d'accorder une attention particulière et personnelle à chaque dossier et à chaque plaideur qui se présente à la Cour. Nous avons relevé le défi par une planification prudente de nos projets, de concert avec nos « clients » internes et externes, et en tablant sur un progrès lent mais sûr.

En ce qui a trait à ses systèmes de gestion, le Bureau du registraire a profité de l'initiative de modernisation de la fonction de contrôleur du gouvernement pour examiner ses pratiques et élaborer un cadre pour l'amélioration. Par ailleurs, nous avons procédé à un examen approfondi des processus-clés, afin d'améliorer la productivité.

En conclusion, j'ai la conviction que le Bureau du registraire est bien placé, sur les plans des ressources humaines, de la technologie et de la gestion, pour relever les défis posés par l'importante charge de travail de la Cour, ainsi que par sa visibilité sans cesse croissante, tant à l'intérieur de notre pays qu'à l'étranger. Servir une institution nationale visant l'excellence constitue une mission dont le personnel de la Cour s'acquitte avec fierté et dévouement.

Table des matières

Partie I : Le message du registraire	1
Partie II : Aperçu de l'agence	3
A. Mandat, rôles et responsabilités	3
B. Organisation de l'agence	4
C. Contexte social et cadre de fonctionnement	6
Partie III : Rendement de l'agence	9
A. Résultats stratégiques et attentes en matière de rendement	9
B. Utilisation des ressources et partenariats-clés	10
C. Rendement	11
Partie IV : Annexes	19
A. Aperçu du rendement financier	19
B. Tableaux financiers récapitulatifs	19
C. Pour de plus amples renseignements	26
D. Liste des rapports prévus par la loi et des rapports de l'agence	26
E. Lois appliquées	26

Cour suprême du Canada

Rapport sur le rendement

Pour la période
se terminant
le 31 mars 2003



A handwritten signature in dark ink, appearing to read 'Martin Cauchon', written in a cursive style.

L'honorable Martin Cauchon
Ministre de la Justice et
Procureur général du Canada

Avant-propos

Au printemps 2000, la présidente du Conseil du Trésor a déposé au Parlement le document intitulé *Des résultats pour les Canadiens et les Canadiennes : Un cadre de gestion pour le gouvernement du Canada*. Ce document expose clairement les mesures qu'entend prendre le gouvernement pour améliorer et moderniser les pratiques de gestion des ministères et organismes fédéraux.

En ce début de millénaire, l'approche utilisée par le gouvernement pour offrir ses programmes et services aux Canadiens et aux Canadiennes se fonde sur quatre engagements clés en matière de gestion. Tout d'abord, les ministères et les organismes doivent reconnaître que leur raison d'être est de servir la population canadienne et que tous leurs programmes, services et activités doivent donc être « axés sur les citoyens ». Deuxièmement, le gouvernement du Canada s'engage à gérer ses activités conformément aux valeurs les plus élevées de la fonction publique. Troisièmement, dépenser de façon judicieuse, c'est dépenser avec sagesse dans les secteurs qui importent le plus aux Canadiens et aux Canadiennes. En dernier lieu, le gouvernement du Canada entend mettre l'accent sur les résultats, c'est-à-dire sur les impacts et les effets des programmes.

Les rapports ministériels sur le rendement jouent un rôle de premier plan dans le cycle de planification, de suivi, d'évaluation ainsi que de communication des résultats, par l'entremise des ministres, au Parlement et aux citoyens. Les ministères et les organismes sont invités à rédiger leurs rapports en appliquant les principes pour l'établissement des rapports publics sur le rendement efficaces (voir le *Guide pour la préparation des rapports ministériels sur le rendement 2003* : http://www.tbs-sct.gc.ca/rma/dpr/02-03/guidance/gl-ld_f.asp). Selon ces derniers, un rapport ne peut être efficace que s'il présente un tableau du rendement qui soit non seulement cohérent et équilibré mais bref et pertinent. Un tel rapport doit insister sur les résultats - soit les avantages dévolus aux Canadiens et aux Canadiennes et à la société canadienne - et il doit refléter ce que l'organisation a pu contribuer à ces résultats. Il doit mettre le rendement du ministère en contexte ainsi que décrire les risques et les défis auxquels le ministère a été exposé en répondant aux attentes sur le rendement. Le rapport doit aussi souligner les réalisations obtenues en partenariat avec d'autres organisations gouvernementales et non-gouvernementales. Et comme il est nécessaire de dépenser judicieusement, il doit exposer les liens qui existent entre les ressources et les résultats. Enfin, un tel rapport ne peut être crédible que si le rendement décrit est corroboré par la méthodologie utilisée et par des données pertinentes.

Par l'intermédiaire des rapports sur le rendement, les ministères et organismes visent à répondre au besoin croissant d'information des parlementaires, des Canadiens et des Canadiennes. Par leurs observations et leurs suggestions, les parlementaires et les autres lecteurs peuvent contribuer grandement à améliorer la qualité de ces rapports. Nous invitons donc tous les lecteurs à évaluer le rapport sur le rendement d'une institution gouvernementale en se fondant sur les principes établis et à lui fournir des commentaires en vue du prochain cycle de planification et de rendement.

Le présent rapport peut être consulté sur le Site web du Secrétariat du Conseil du Trésor du Canada à l'adresse suivante : <http://www.tbs-sct.gc.ca/rma/dpr/dprf.asp>

Les observations ou les questions peuvent être adressées à :

Direction de la gestion axée sur les résultats
Secrétariat du Conseil du Trésor du Canada
L'Esplanade Laurier
Ottawa (Ontario) K1A 0R5
OU à : rma-mrr@tbs-sct.gc.ca



Les documents budgétaires

Chaque année, le gouvernement établit son Budget des dépenses, qui présente l'information à l'appui des autorisations de dépenser demandées au Parlement pour l'affectation des fonds publics. Ces demandes d'autorisations sont présentées officiellement au moyen d'un projet de loi de crédits déposé au Parlement.

Le Budget des dépenses du gouvernement du Canada est divisé en plusieurs parties. Commengant par un aperçu des dépenses totales du gouvernement dans la Partie I, les documents deviennent de plus en plus détaillés. Dans la Partie II, les dépenses sont décrites selon les ministères, les organismes et les programmes. Cette partie renferme aussi le libellé proposé des conditions qui s'appliquent aux pouvoirs de dépenser qu'on demande au Parlement d'accorder. Le *Rapport sur les plans et les priorités* fournit des détails supplémentaires sur chacun des ministères ainsi que sur leurs programmes qui sont principalement axés sur une planification plus stratégique et les renseignements sur les résultats escomptés.

Le Rapport sur le rendement met l'accent sur la responsabilisation basée sur les résultats en indiquant les réalisations en fonction des prévisions de rendement et les engagements à l'endroit des résultats qui sont exposés dans le *Rapport sur les plans et les priorités*.

Le Budget des dépenses, de même que le budget du ministre des Finances, sont le reflet de la planification budgétaire annuelle de l'État et de ses priorités en matière d'affectation des ressources. Ces documents, auxquels viennent s'ajouter par la suite les Comptes publics et les rapports ministériels sur le rendement, aident le Parlement à s'assurer que le gouvernement est dûment comptable de l'affectation et de la gestion des fonds publics.

©Ministre des Travaux publics et Services gouvernementaux Canada
— 2003

Ce document est disponible en médias substitués sur demande.

Ce document est disponible sur le site Web du SCT à l'adresse suivante : www.tbs-sct.gc.ca.

En vente au Canada chez votre libraire local ou par la poste auprès des
Éditions du gouvernement du Canada – TPSGC
Ottawa, Canada K1A 0S9

N° de catalogue BT31-4/75-2003
ISBN 0-660-62442-7



Cour suprême du Canada

Rapport sur le rendement

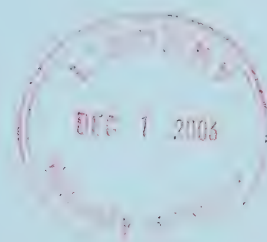
Pour la période se terminant
le 31 mars 2003



Tax Court of Canada

Performance Report

For the period ending
March 31, 2003



Canada

The Estimates Documents

Each year, the government prepares Estimates in support of its request to Parliament for authority to spend public monies. This request is formalized through the tabling of appropriation bills in Parliament.

The Estimates of the Government of Canada are structured in several parts. Beginning with an overview of total government spending in Part I, the documents become increasingly more specific. Part II outlines spending according to departments, agencies and programs and contains the proposed wording of the conditions governing spending which Parliament will be asked to approve.

The *Report on Plans and Priorities* provides additional detail on each department and its programs primarily in terms of more strategically oriented planning and results information with a focus on outcomes.

The *Departmental Performance Report* provides a focus on results-based accountability by reporting on accomplishments achieved against the performance expectations and results commitments as set out in the spring *Report on Plans and Priorities*.

The Estimates, along with the Minister of Finance's Budget, reflect the government's annual budget planning and resource allocation priorities. In combination with the subsequent reporting of financial results in the Public Accounts and of accomplishments achieved in Departmental Performance Reports, this material helps Parliament hold the government to account for the allocation and management of funds

©Minister of Public Works and Government Services Canada — 2003

This document is available in multiple formats upon request.

This document is available on the TBS Web site at the following address: www.tbs-sct.gc.ca.

Available in Canada through your local bookseller or by mail from
Canadian Government Publishing — PWGSC
Ottawa, Canada K1A 0S9

Catalogue No. BT31-4/76-2003
ISBN 0-660-62443-5



Foreword

In the spring of 2000, the President of the Treasury Board tabled in Parliament the document “Results for Canadians: A Management Framework for the Government of Canada”. This document sets a clear agenda for improving and modernising management practices in federal departments and agencies.

Four key management commitments form the basis for this vision of how the Government will deliver their services and benefits to Canadians in the new millennium. In this vision, departments and agencies recognise that they exist to serve Canadians and that a “citizen focus” shapes all activities, programs and services. This vision commits the Government of Canada to manage its business by the highest public service values. Responsible spending means spending wisely on the things that matter to Canadians. And finally, this vision sets a clear focus on results – the impact and effects of programs.

Departmental performance reports play a key role in the cycle of planning, monitoring, evaluating, and reporting results to Parliament and citizens on behalf of ministers. Departments and agencies are encouraged to prepare their reports following principles for effective performance reporting (provided in the *Guide to Preparing the 2003 Departmental Performance Report*: http://www.tbs-sct.gc.ca/rma/dpr/02-03/guidance/gl-ld_e.asp). Based on these principles, an effective report provides a coherent and balanced picture of performance that is brief and to the point. It focuses on outcomes - benefits to Canadians and Canadian society - and describes the contribution the organisation has made toward those outcomes. It sets the department's performance in context, associates performance with earlier commitments, explains any changes, and discusses risks and challenges faced by the organisation in delivering on these commitments. Achievements realised in partnership with other governmental and non-governmental organisations are also discussed. Supporting the need for responsible spending, it links resources to results. Finally, the report is credible because it substantiates the performance information with appropriate methodologies and relevant data.

In performance reports, departments and agencies strive to respond to the ongoing and evolving information needs of parliamentarians and Canadians. The input of parliamentarians and other readers can do much to improve these reports over time. The reader is encouraged to assess the performance reports of organisations according to the established principles, and provide comments to departments and agencies to help them improve in their next planning and reporting cycle.

This report is accessible from the Treasury Board of Canada Secretariat Internet site:
<http://www.tbs-sct.gc.ca/rma/dpr/dpre.asp>

Comments or questions can be directed to:

Results-based Management Directorate
Treasury Board of Canada Secretariat
L'Esplanade Laurier
Ottawa, Ontario K1A 0R5
OR at: rma-mrr@tbs-sct.gc.ca



**Tax Court
of Canada**

**Cour canadienne
de l'impôt**

TAX COURT OF CANADA (TCC)

DEPARTMENTAL PERFORMANCE REPORT

**For the period ending
March 31, 2003**

A handwritten signature in dark ink, reading "Cauchon", with a horizontal line underneath.

The Hon. Martin Cauchon
Minister of Justice and
Attorney General of Canada

TABLE OF CONTENTS

MESSAGE FROM THE CHIEF ADMINISTRATOR OF THE COURTS ADMINISTRATION SERVICE	1
SECTION I: MESSAGE FROM THE REGISTRAR OF THE TAX COURT OF CANADA	3
SECTION II: OVERVIEW OF THE COURT	5
1. Raison d'être	5
2. Mission.....	5
3. Vision	5
4. Organization.....	6
5. Planning Overview.....	7
6. Societal Context	8
7. Government Priorities.....	9
SECTION III: PERFORMANCE OF THE COURT	11
1. Strategic Outcome.....	11
2. Key Partners	11
3. Key Targets	12
4. Results by Key Targets	12
5. Management Practices	17
APPENDIX I: FINANCIAL PERFORMANCE.....	19
Table 1: Summary of Voted Appropriations	19
Table 2: Comparison of Total Planned Spending to Actual Spending	20
Table 3: Historical Comparison of Total Planned Spending to Actual Spending.....	20
Table 4: Non-Respendable Revenues	21
APPENDIX II: ADDITIONAL INFORMATION.....	23
Contacts for Further Information	23
Jurisdiction of the Tax Court of Canada	24

MESSAGE FROM THE CHIEF ADMINISTRATOR OF THE COURTS ADMINISTRATION SERVICE

As Chief Administrator of the Courts Administration Service, I am pleased to say a few words to introduce the Departmental Performance Report for the Tax Court of Canada for the period ending March 31, 2003.

The administrative and registry services of the Tax Court of Canada and the Federal Court of Canada were recently consolidated by the *Courts Administration Service Act*, S.C. 2002, c. 8 (see <http://laws.justice.gc.ca/en/C-45.5/index.html>), which received Royal Assent on March 27, 2002 and came into force on July 2, 2003, to form a new organization known as the Courts Administration Service. I am honoured to have been asked to take on the role of the first Chief Administrator of this organization.

Although the Registry of the Tax Court of Canada ceased to exist as a separate entity on the coming into force of the *Courts Administration Service Act*, it did still exist throughout the reporting period, namely the 2002-03 fiscal year. This report therefore concerns the performance of the Registry during that period and has been signed by the Registrar of the Tax Court of Canada.

A handwritten signature in dark ink, appearing to read 'RME', followed by a long horizontal flourish.

R.M. Emond

SECTION I: MESSAGE FROM THE REGISTRAR OF THE TAX COURT OF CANADA

I am pleased to present the Departmental Performance Report for the Tax Court of Canada for the period ending March 31, 2003, which was prepared by the staff of the Courts Administration Service.

As Mr. Emond has mentioned in his message, although the Registry of the Tax Court of Canada ceased to exist as a separate entity upon the establishment of the Courts Administration Service on July 2, 2003, it did still exist throughout the 2002-03 fiscal year. This is therefore the performance report for its final full year of existence.

The purpose of this report is to explain to Canadians how the achievements of the Registry of the Tax Court of Canada make a difference in their lives. It also reports on the status of commitments we made in our Report on Plans and Priorities for 2002-03 (see http://www.tbs-sct.gc.ca/est-pre/20022003/TCC-CCI/TCC0203rpp_e.asp).

During 2002-03, the Tax Court of Canada continued to contribute to improving the Canadian judicial system so as to ensure that it meets the needs of today's society, or in other words, that it is modern, accessible, rapid and affordable.

Since its creation in 1983, the Tax Court of Canada has been able to make a prominent place for itself in the Canadian judicial system because of its great capacity for adapting to change and the excellence of its staff, which is highly committed to client service. These same qualities will enable us to meet the major challenges awaiting us in the coming months while honouring our commitments to all Canadians.



R.P. Guenette

SECTION II: OVERVIEW OF THE COURT

1. Raison d'être

As its name suggests, the Tax Court of Canada is a court of law. The Court was created in 1983 pursuant to section 3 of the *Tax Court of Canada Act* (http://www.tcc-cci.gc.ca/rules/tcc-cci_1_e.htm#3) with a view to dispensing justice in tax matters. It is the successor to the Tax Review Board.

Possessing all the powers of a superior court, the Tax Court of Canada gives individuals and companies an opportunity to settle disagreements with the federal government on matters arising under legislation over which the Court has exclusive original jurisdiction (see Appendix II). The role of the Court's judges is to decide, for example, whether an appellant must pay a disputed amount of income tax or goods and services tax, or whether an appellant qualifies for employment insurance or Canada Pension Plan benefits.

The administrative arm of the Court, known as the Registry, is an integral part of the federal government but has no ties to the Canada Customs and Revenue Agency. It serves both to support the judges' work and to manage the various aspects of the relationship between the public and the Court, such as filing documents and dispensing information.

2. Mission

We are committed to providing the public with an accessible and efficient appeal process and to working together to maintain a fair and independent court.

3. Vision

We would like the Tax Court of Canada to be recognized nationally and internationally as a self-governing and avant-garde body that distinguishes itself by the excellence of its services, its highly skilled work force, the efficiency with which it communicates with its partners, clients and employees, its use of the most advanced technology and the straightforwardness of its rules and procedures.

4. Organization

Registry of the Tax Court of Canada

The Tax Court of Canada has only one business line. Its role is to provide Canadians with an accessible court of record for appeals in areas involving taxation and other federal programs such as employment insurance and the Canada Pension Plan.

The Registrar, who is a deputy of the Commissioner for Federal Judicial Affairs as the result of a delegation of authority under subsection 76(2) of the *Judges Act*, is the deputy head of the Tax Court of Canada.

The Registry of the Tax Court of Canada provides a range of services to the Court. It provides internal services to the Chief Justice and the other judges of the Court in, for example, establishing the hearings schedule. The Registry also provides the public and litigants with information and advice relating to the Court's rules of procedure.

The following service lines support the Registry in the provision of services to Canadians.

- **Appeals Management** – This service line administers the operational procedures necessary to resolve disputes between any person and the Government of Canada on questions arising over the interpretation of the *Tax Court of Canada Act* or any other legislation under which the Court has exclusive original jurisdiction. Appeals Management provides the public with guidance and advice on the Court's practices and procedures. It also provides the judges of the Court with the orderly and efficient scheduling of hearings.
- **Corporate Services** – This service line provides the Registry with support relating to finance, administration, security, the Court's library, human resources, facilities management, information management and information technology. Corporate Services provides its clients with effective, low-cost management and administrative services capable of supporting the Court's strategic policies.
- **Strategic Planning and Communications** – This service line coordinates the preparation of accountability reports for Parliament and the Canadian public concerning the Court's administrative performance. It also prepares communication material necessary to understanding the Court's mandate and activities and is, in particular, responsible for the content of the Court's Web site. In addition, this service line coordinates the translation of the Court's judgments and is responsible for revising the translations.

Offices and Court Accommodations of the Court

The Tax Court of Canada has its Headquarters in Ottawa and also has regional offices in Vancouver, Toronto and Montreal and its own court accommodations in London, Ontario. The Court also shares court accommodations with the Federal Court of Canada in Edmonton, Calgary, Winnipeg, Quebec City, Halifax and Fredericton. In other locations, the Court uses provincial court accommodations where available, leases commercial accommodations, or partners with other levels of government. For further information on court accommodations used by the Tax Court of Canada, see http://www.tcc-cci.gc.ca/location_e.htm.

The Judges

The Court ordinarily consists of the Chief Justice, the Associate Chief Justice and 20 other judges. As of March 31, 2003, there were two vacancies at the Court. In addition, there were five supernumerary judges. To ensure the expeditious hearing of appeals, the Chief Justice may, with the approval of the Governor in Council, appoint up to 12 deputy judges. As of March 31, 2003, there were seven deputy judges.

5. Planning Overview

The Registry of the Tax Court of Canada is entirely funded through appropriations from Parliament. These appropriations are voted on each and every year by parliamentarians on reviewing the Main Estimates and the Report on Plans and Priorities, which are tabled in the House of Commons in March.

The Tax Court of Canada also generates a small amount of revenue through filing fees and sales of copies of judgments. These revenues are returned to the Government of Canada and are not respendable by the Tax Court of Canada.

The organization has no control over its workload. Its planning context is to a large extent dependent on external factors, such as the number of appeals filed in a given year and the time and resources required by the Court to deal with specific appeals.

Most of the organization's spending relates to its everyday operations, although there are a number of specific priorities related to its strategic outcome that will be discussed in Section III of this report.

Participation in Major Crown Project

In 2002-03, the Tax Court of Canada was involved in one major Crown project: construction of the Federal Judicial Building in Ottawa. This new facility, which will house the Federal Court of Appeal, the Court Martial Appeal Court of Canada, the Federal Court, the Tax Court of Canada and the new Courts Administration Service, is scheduled for completion by the fall of 2007. Although this project is officially the joint responsibility of Public Works and Government Services Canada and the Department of Justice, the Tax Court of Canada has been actively involved in its planning, development and management, as have the Federal Court of Canada and the Office of the Commissioner for Federal Judicial Affairs.

Other Major Facility Project

Another facilities-related project in which the Tax Court of Canada has participated involves the Federal Judicial Centre in Toronto. The Federal Judicial Centre will be leased to the Federal Government on a long-term basis to house the regional operations of the Federal Court of Appeal, the Federal Court, the Court Martial Appeal Court of Canada, the Tax Court of Canada and the Courts Administration Service. Approval to proceed was obtained on January 30, 2003.

Consolidation of Administrative Services

Finally, as mentioned in the message from the Chief Administrator, the *Courts Administration Service Act* (see <http://laws.justice.gc.ca/en/C-45.5/index.html>) has now consolidated the administrative and registry services of the Tax Court of Canada and the Federal Court of Canada by creating a new organization known as the Courts Administration Service. While this consolidation did not take effect until after the end of the reporting period, it was already having a significant impact on the Tax Court of Canada's ability to meet its key targets during 2002-03. Certain projects had to be postponed or cancelled as a result.

6. Societal Context

The Tax Court of Canada plays an active part in Canadian society.

As Lucienne Robillard, the President of the Treasury Board, said in *Canada's Performance 2002* (see http://www.tbs-sct.gc.ca/report/govrev/02/cp-rc_e.asp), the eighth annual report to Parliament on government performance, the enduring priority of the Government of Canada is to improve the quality of life of Canadians. That report identifies 19 "societal indicators" that "reflect a balance of social, economic and environmental interests". It groups these indicators according to four main themes: economic opportunities and innovation in Canada, the health of Canadians, the Canadian environment, and the strength and safety of Canadian communities. The last of these themes is the one that best applies to the work of the Tax Court of Canada, as the Court's contribution to improving the Canadian judicial system

relates to the strength of Canadian communities. *Canada's Performance 2002* places the organizations to which the theme applies in a number of "horizontal areas". The Registry's commitment to "fair access ... to the litigation processes of the Tax Court of Canada" (see Section III below) is consistent with the horizontal area of "a fair Canadian justice system".

7. Government Priorities

The Treasury Board of Canada, through the Service Improvement Initiative (see http://www.tbs-sct.gc.ca/pubs_pol/sipubs/si_as/pfsil_e.asp#obj), commits the government to achieve, at a minimum, a 10 percent increase in client satisfaction with key, significant direct service delivery activities by the year 2005. This initiative, which last year was integrated with the Government On-Line initiative (see http://www.gol-ged.gc.ca/index_e.asp), encourages service improvements from a citizen-centred perspective, focusing on achieving real improvement in client satisfaction with service quality. Our four key targets (see Section III) permit us to provide citizen-driven services, measure the concrete results that Canadians obtain from our services and respect the values of our fellow citizens as regards access to relevant information and to prompt, fair and equitable justice. In the spirit of the Service Improvement Initiative, the Tax Court of Canada conducts regular client satisfaction surveys. The latest, conducted in 2002-03, indicated an improvement in satisfaction in such areas as courtesy, respect, responsiveness, timeliness of service and accuracy of information.

All this is underpinned by efficient and responsible use of public funds through gradual and effective implementation of the federal government's Modern Comptrollership initiative (see http://www.tbs-sct.gc.ca/cmo_mfc/). Modern Comptrollership is a management reform focused on the sound management of resources and effective decision-making. Modern Comptrollership is intended to provide managers with integrated financial and non-financial performance information, a sound approach to risk management, appropriate control systems and a shared set of values and ethics. As mentioned below (see Section III), the Tax Court of Canada completed a Modern Comptrollership capacity assessment report in May 2002.

SECTION III: PERFORMANCE OF THE COURT

1. Strategic Outcome

The Tax Court of Canada's single business line is committed to realizing the following strategic outcome:

The public has effective, timely and fair access, in either official language and in compliance with the relevant legislation, to the litigation processes of the Tax Court of Canada.

What this means is that the Tax Court of Canada ensures that members of the public have an effective avenue of appeal from decisions of the Canada Customs and Revenue Agency with which they disagree. The Registry must process all requests within the time limits set out in the Court's rules and in a manner that is as fair as possible for the appellant. Appellants also have the right to deal with the Court in the official language of their choice.

The overall resource allocation to the Tax Court of Canada's strategic outcome in 2002-03 was \$13.2 million (see financial tables in Appendix I).

2. Key Partners

The Tax Court of Canada has two key partnerships that contribute to the accomplishment of its strategic outcome.

As mentioned in Section II of this report (under the heading "Participation in Major Crown Project"), the Tax Court of Canada has been an active participant, with Public Works and Government Services Canada, the Department of Justice, the Federal Court of Canada and the Office of the Commissioner for Federal Judicial Affairs, in the planning and development of the construction of the Federal Judicial Building in Ottawa. The Toronto Federal Judicial Centre Project (see the discussion under the heading "Other Major Facility Project") has involved many of the same key partners. The construction of these facilities is linked to improving the cost-effectiveness of the Court's operations, which will enable the new Courts Administration Service to meet the Tax Court of Canada's key target of improving service delivery.

Another key partnership of the Tax Court of Canada is with the LexUM group of the Université de Montréal's Public Law Research Centre. This partnership permits the Tax Court of Canada to publish its decisions on line. A collection of close to 3,000 decisions rendered by the Tax Court of Canada since November 1997 is available at our Web site (<http://decision.tcc-cci.gc.ca/en/index.html>). This partnership is linked to the Tax Court of Canada's strategic outcome in that it facilitates public access to information about the Court's work.

3. Key Targets

The Tax Court of Canada has four key targets linked to its strategic outcome:

1. to improve the effectiveness of the Court's appeal process;
2. to improve public access to the Court and its services;
3. to improve service delivery; and
4. to ensure the judicial independence of the Court.

These key targets all have an impact on the realization of the Tax Court of Canada's strategic outcome. The first three are clearly linked to the strategic outcome's reference to the effectiveness and timeliness of the public's access to the Court's litigation processes. Ensuring the judicial independence of the Court is linked more closely to the fairness of access to those processes.

4. Results by Key Targets

During 2002-03, the Tax Court of Canada's priorities included a number of activities intended to contribute to the realization of its strategic outcome. These activities are associated with its key targets as follows:

Key Targets	Activities
To improve the effectiveness of the Court's appeal process.	- Court Registrar Training Program - Digital recording
To improve public access to the Court and its services.	- Electronic filing - Translation of decisions - Information pamphlet - Interactive Web page - Modifications to the Court's Web site
To improve service delivery.	- Modern Comptrollership - Performance indicators and service standards
To ensure the judicial independence of the Court.	- Communication of information

The results of these activities are discussed below.

To improve the effectiveness of the Court's appeal process

Court Registrar Training Program

A new project that was begun in 2002 involved reviewing and updating the Tax Court of Canada's training program for court registrars, whose role is to assist judges in the courtroom. The overall objective of the Court is to achieve uniformity in the way court registrars perform their duties and more specifically in the way minutes of hearing are recorded and completed. Our goal is to improve the effectiveness of Court proceedings and the service provided to litigants appearing before the Court. The project was completed and some training was delivered during 2002-03.

Digital recording

We started to test the use of digital recording equipment for hearings of the Tax Court of Canada in Ottawa in October 2002. The purpose of digital recording is to eliminate the need to have court stenographers in courtrooms and thereby reduce the costs related to hearings while enhancing the effectiveness of recording the Court's proceedings. Training of the employees who will use the equipment in Ottawa and Vancouver began in January 2003. The implementation of digital recording in the Court's hearings in Ottawa, Vancouver and Toronto is scheduled for the fall of 2003.

To improve public access to the Court and its services

Electronic filing

As mentioned in Section III of our Report on Plans and Priorities for 2002-03 (see http://www.tbs-sct.gc.ca/est-pre/20022003/TCC-CCI/TCC0203rpp_e.asp), the electronic filing of documents via the Tax Court of Canada's Web site, which began as a pilot project on September 1, 2001, was continued on a permanent basis starting on April 1, 2002 (the address for filing documents is http://www.tcc-cci.gc.ca/submit_e.htm). This initiative has provided Canadians with an additional means of communicating with the Court. The response has been favorable and we have continued to improve this service based on comments and feedback from litigants or their representatives. Our goal is to enhance the efficiency of the appeal process by providing the public with various means of communicating with the Court.

Translation of decisions

Section 20 of the *Official Languages Act* (see <http://laws.justice.gc.ca/en/O-3.01/index.html>) requires that all the Tax Court of Canada's decisions be translated "at the earliest possible time" after being issued. In the past, due to a shortage of funds, a priority system was used to determine which decisions should be translated first, with the result that less significant decisions were to be translated only "as resources permit". As a result of a November 1999 Federal Court of Appeal judgment, which was subsequently confirmed by the Supreme Court of Canada on October 12, 2000, the Tax Court of Canada considered it necessary to request sufficient funds to translate all of its decisions. An amount of \$336,100 over and above the Tax Court of Canada's regular translation budget was expended in 2002-03; this ensured that the Tax Court of Canada was able to translate all decisions issued in the course of the year and also permitted it to translate certain decisions issued before November 1999 so that they could be published on the Court's Web site.

Information pamphlet

The Court has developed an information pamphlet entitled "Your Day in Court" (see http://www.tcc-cci.gc.ca/reference/day_in_court_e.htm for an electronic version of the pamphlet). Since October 2002, this pamphlet is being sent with the Notices of Hearing to litigants who wish to represent themselves before the Tax Court of Canada or be represented by someone who is not a lawyer. It provides useful information to litigants on the court hearing process. This pamphlet complements the information provided on our Web site as well as information provided in brochures regarding the Tax Court of Canada appeal process.

Interactive Web page

In Section III of our Report on Plans and Priorities for 2002-03 (see http://www.tbs-sct.gc.ca/est-pre/20022003/TCC-CCI/TCC0203rpp_e.asp), we stated our intention to create an interactive Web page that would illustrate the roles of the main participants in a Tax Court of Canada hearing. Due to a lack of resources, this project has not yet been completed.

Modifications to the Court's Web site

During 2002-03, a number of modifications were made to the Tax Court of Canada's Web site (the address of the site is <http://www.tcc-cci.gc.ca/>) to conform to the Treasury Board Secretariat's Common Look and Feel standards and guidelines (http://www.cio-dpi.gc.ca/clf-upe/index_e.asp), which are intended to enable Canadians to distinguish federal programs and services from others and successfully navigate from one federal site to another to find the information they need. We also had our site tested by the Treasury Board Secretariat's Web Site Accessibility Testing Service (WATS). This enabled us to make modifications to facilitate access to the Tax Court of Canada's electronic services by people with disabilities. For example, the font size of the text was enlarged to make it easier to read for people with visual impairments.

To improve service delivery

Modern Comptrollership

The Tax Court of Canada conducted a Modern Comptrollership capacity assessment between December 2001 and March 2002 (see the discussion of Modern Comptrollership in Section II of this report under the heading "Government Priorities"). A capacity assessment report setting out the results was completed in May 2002.

Performance indicators and service standards

In Section III of our Report on Plans and Priorities for 2002-03 (see http://www.tbs-sct.gc.ca/est-pre/20022003/TCC-CCI/TCC0203rpp_e.asp), we stated our intention to post our performance indicators and service standards on the Tax Court of Canada's Web site during the year. This was not done, as a review of our existing service standards revealed that they needed to be updated. A committee set up for this purpose determined that in light of the passage of the *Courts Administration Service Act* and the forthcoming amalgamation with the Registry of the Federal Court of Canada, it was inappropriate to expend resources on preparing service standards for the Tax Court of Canada at that time. New performance indicators and service standards will now have to be established for the Courts Administration Service.

To ensure the judicial independence of the Court

Communication of information

In Section III of our Report on Plans and Priorities for 2002-03 (see http://www.tbs-sct.gc.ca/est-pre/20022003/TCC-CCI/TCC0203rpp_e.asp), we mentioned that we think there is a problem of perception regarding the judicial independence of the Court and stated that it was our intention to include more information on this subject in our communication material. Results from recent surveys conducted by the Court and general comments from litigants indicate that this misperception persists. Due to a lack of resources, no new communication material was prepared on this subject. However, the survey results were brought to the attention of the Chief Justice, and he discussed this situation with the Registrar and the judges of the Court. The Court wants to change this perception by ensuring that communications between the presiding judge and the parties during a hearing better reflect the environment of impartiality and fairness in which the Court operates. Also, the Court's employees have been asked to take every opportunity to point out that the Court is independent of the Canada Customs and Revenue Agency.

5. Management Practices

The following are two key elements of the Tax Court of Canada's management practices that have contributed to the realization of its strategic outcome.

Operational Plans

The Tax Court of Canada's budgeting practices revolve around the key targets discussed above. Operational plans are prepared prior to the annual budget exercise and they link proposed activities to the key targets, and thereby to the strategic outcome. Each year's operational plans are reviewed and updated at year's end before the new year's operational plans are adopted.

Government On-Line

The Tax Court of Canada has made every effort to contribute to the goal of the Government of Canada's Government On-Line initiative (see http://www.gol-ged.gc.ca/index_e.asp for information on Government On-Line), namely to use information and communication technology to provide Canadians with enhanced access to improved citizen-centred, integrated services, anytime, anywhere and in the official language of their choice. Two examples of this are the ongoing publication of the Court's judgments at its Web site in partnership with the Université de Montréal's LexUM group and the implementation of electronic filing. As mentioned above, one specific project undertaken by the Tax Court of Canada in 2002-03 was to ensure that its Web site conformed to the Common Look and Feel standards. Also, modifications were made to facilitate access to the Tax Court of Canada's Web site by people with disabilities.

APPENDIX I: FINANCIAL PERFORMANCE

The following tables apply to the Tax Court of Canada. They provide a brief summary of financial performance.

Table 1. Summary of Voted Appropriations

Table 2. Comparison of Total Planned Spending to Actual Spending

Table 3. Historical Comparison of Total Planned Spending to Actual Spending

Table 4. Non-Respendable Revenues

Table 1: Summary of Voted Appropriations

Financial Requirements by Authority (\$ millions)				
		2002-2003		
Vote		Total Planned Spending	Total Authorities	Total Actual Spending
	Tax Court of Canada			
55	Operating Expenditures	10.2	12.8	11.8
	Capital Expenditures	-	-	-
	Grants & Contributions	-	-	-
(S)	Employee Benefit Plans	1.1	1.4	1.4
	Total for the Court	11.3	14.2	13.2

Total Authorities are Main Estimates plus Supplementary Estimates plus other authorities provided to the Tax Court of Canada by Parliament.

The difference between the Total Planned Spending and Total Authorities amounts is mainly due to two Treasury Board Submissions being approved late in fiscal year 2001-02. The first submission relates to additional funds required to provide administrative support for new judges who were to be appointed. The second submission relates to the funding received to translate additional Tax Court of Canada judgements in both official languages (see the discussion in Section III under the heading "Translation of decisions").

The actual expenditures were less than the authorities due to the fact that two of the new judges were appointed only late in fiscal year 2002-03, and two others not until after March 31, 2003. As well, the use of new computer-assisted-translation software helped reduce the cost related to translation.

Table 2: Comparison of Total Planned Spending to Actual Spending

Departmental Planned versus Actual Spending (\$ millions - except for FTEs)			
	2002-2003		
Registry of the Tax Court of Canada	Total Planned Spending	Total Authorities	Total Actual Spending
Full-Time Equivalents (FTEs)	121	-	124
Operating	11.3	14.2	13.2
Total Gross Expenditures	11.3	14.2	13.2
Less: Respendable Revenues	-	-	-
Total Net Expenditures	11.3	14.2	13.2
Other Revenues & Expenditures	-	-	-
Non-respendable Revenues	(0.6)	(3.0)	(3.0)
Costs of services provided by other Departments	5.4	5.3	5.3
Net cost of the program	16.1	16.5	15.5

Late in fiscal year 2001-02, it was decided that total costs allocated by the Tax Court of Canada for handling Employment Insurance (EI) cases would be expensed against the Employment Insurance account of Canada. As such, Human Resources Development Canada (HRDC), the department responsible for the EI account, would show an EI expense and the Tax Court of Canada would show an equivalent, non-respendable revenue item. The large revenue increase is attributed to this factor. The purpose of this accounting exercise was to more accurately reflect the total cost of running the federal government's EI program and it was strictly internal to the government.

Table 3: Historical Comparison of Total Planned Spending to Actual Spending

Historical Comparison of Departmental Planned versus Actual Spending (\$ millions)					
			2002-2003		
Business Line	Actual 2000 - 2001	Actual 2001 - 2002	Total Planned Spending	Total Authorities	Total Actual Spending
Registry of the Tax Court of Canada	12.5	12.7	11.3	14.2	13.2
Total	12.5	12.7	11.3	14.2	13.2

Table 4: Non-Respendable Revenues

Non-Respendable Revenues (\$ millions)					
			2002-2003		
	Actual 2000 - 2001	Actual 2001 - 2002	Planned Revenues	Total Authorities	Actual
Registry of the Tax Court of Canada	0.6	0.6	0.6	0.6	0.6
Unplanned	-	2.9	-	2.4	2.4
Total	0.6	3.5	0.6	3.0	3.0

Non-Respendable Revenue Details (\$ millions):

	2000 - 2001	2001 - 2002	2002- 2003
Recovery of Employment Insurance Costs from Human Resources Development Canada	-	2.7	2.4
Appeals Fees & Sales of photocopies of judgements	0.6	0.6	0.6
Other	-	0.2	-
Total	0.6	3.5	3.0

See the discussion under Table 2 for information on the increase in non-respendable revenue.

Further, it should be noted that due to the conversion of the federal government to accrual accounting on April 2001, certain transactions were improperly coded as expenses in the 2000-01 fiscal year. In order to rectify the problem, a refund of the previous year's expenditures was included as a revenue item for 2001-02. This problem was solely due to the change that occurred in accounting processes and is a one-time item.

APPENDIX II: ADDITIONAL INFORMATION

Contacts for Further Information

Further information on the strategic planning portion of this document can be obtained by contacting:

Stephen Balogh
A/Director, Strategic Planning and Communications Branch
Courts Administration Service
200 Kent Street, 4th Floor
Ottawa, Ontario
K1A 0M1

Telephone: (613) 992-3776 or 1-800-927-5499
E-mail: stephen.balogh@tcc-cci.gc.ca

Further information on the financial portion of this document can be obtained by contacting:

Paul Waksberg
Director, Finance and Materiel Management
Corporate Services Branch
Courts Administration Service
200 Kent Street, 4th Floor
Ottawa, Ontario
K1A 0M1

Telephone: (613) 992-1745 or 1-800-927-5499
E-mail: paul.waksberg@tcc-cci.gc.ca

Jurisdiction of the Tax Court of Canada

The Tax Court of Canada has authority to hear cases on matters arising under the following Acts:

<i>Income Tax Act</i>	R.S.C. 1985, c. 1 (5th Supp.), as amended
<i>Canada Pension Plan</i>	R.S.C. 1985, c. C-8, as amended
<i>Old Age Security Act</i>	R.S.C. 1985, c. O-9, as amended
<i>Petroleum and Gas Revenue Tax Act</i>	R.S.C. 1985, c. P-12, as amended
<i>Employment Insurance Act</i> (Parts IV and VII)	S.C. 1996, c. 23, as amended
<i>Excise Tax Act</i> (Part IX)	R.S.C. 1985, c. E-15, as amended
<i>Cultural Property Export and Import Act</i>	R.S.C. 1985, c. C-51, as amended
<i>War Veterans Allowance Act</i>	R.S.C. 1985, c. W-3, as amended
<i>Civilian War-related Benefits Act</i>	R.S.C. 1985, c. C-31, as amended
<i>Veterans Review and Appeal Board Act</i>	S.C. 1995, c. 18, as amended
<i>Customs Act</i> (Part V.1)	R.S.C. 1985, c. 1 (2nd Supp.), as amended
<i>Air Travellers Security Charge Act</i>	S.C. 2002, c. 9, Part 2
<i>Excise Act, 2001</i> (from July 1, 2003)	S.C. 2002, c. 22

Compétence de la Cour canadienne de l'impôt

La Cour canadienne de l'impôt a compétence exclusive pour entendre les renvois et les appels portés devant elle sur les questions découlant de l'application des lois suivantes :

<i>Loi de l'impôt sur le revenu</i>	L.R.C. (1985), ch. 1 (5 ^e suppl.), modifiée
<i>Régime de pensions du Canada</i>	L.R.C. (1985), ch. C-8, modifiée
<i>Loi sur la sécurité de la vieillesse</i>	L.R.C. (1985), ch. O-9, modifiée
<i>Loi de l'impôt sur les revenus pétroliers</i>	L.R.C. (1985), ch. P-12, modifiée
<i>Loi sur l'assurance-emploi (Parties IV et VII)</i>	L.C. 1996, ch. 23, modifiée
<i>Loi sur la taxe d'accise (Partie IX)</i>	L.R.C. (1985), ch. E-15, modifiée
<i>Loi sur l'exportation et l'importation de biens culturels</i>	L.R.C. (1985), ch. C-51, modifiée
<i>Loi sur les anciens combattants</i>	L.R.C. (1985), ch. W-3, modifiée
<i>Loi sur les prestations de guerre pour les civils</i>	L.R.C. (1985), ch. C-31, modifiée
<i>Loi sur le Tribunal des anciens combattants</i>	L.C. 1995, ch. 18, modifiée
<i>(révision et appel)</i>	
<i>Loi sur les douanes (Partie V.1)</i>	L.R.C. (1985), ch. 1 (2 ^e suppl.), modifiée
<i>Loi sur le droit pour la sécurité des passagers du transport aérien</i>	L.C. 2002, ch. 9, partie 2
<i>Loi de 2001 sur l'accise (du 1^{er} juillet 2003)</i>	L.C. 2002, ch. 22

ANNEXE II : AUTRES RENSEIGNEMENTS

Personnes-ressources

Pour obtenir des renseignements supplémentaires sur le volet planification stratégique de ce document, vous pouvez communiquer avec :

Stephen Balogh
Directeur par intérim, Planification stratégique et Communications
Service administratif des tribunaux judiciaires
200, rue Kent, 4e étage
Ottawa (Ontario)
K1A 0M1

Téléphone : (613) 992-3776 ou 1-800-927-5499
Courriel : stephen.balogh@tcc-cci.gc.ca

Pour obtenir des renseignements supplémentaires sur le volet finances de ce document, vous pouvez communiquer avec :

Paul Waksberg
Directeur des Finances et de la Gestion du matériel
Direction générale des services intégrés
Service administratif des tribunaux judiciaires
200, rue Kent, 4e étage
Ottawa (Ontario)
K1A 0M1

Tél. : (613) 992-1745 ou 1-800-927-5499
Courriel : paul.waksberg@tcc-cci.gc.ca

2002-2003	2001 - 2002	2000 - 2001	
Récupération des coûts d'assurance-emploi auprès de	-		
Développement de Ressources humaines Canada	2,7		
Droits d'appel et vente de photocopies de jugements	0,6	0,6	
Autres	0,2	-	
Total	3,5	0,6	

Le commentaire faisant suite au tableau 2 donne plus de détails sur la hausse des recettes non disponibles.

De plus, il faut remarquer que, à cause de la conversion du gouvernement fédéral à la comptabilité d'exercice en avril 2001, certaines transactions ont été mal codées à titre de dépenses encourues au cours de l'exercice 2000-2001. Afin de corriger le problème, un remboursement des dépenses de l'année précédente a été inclus à titre d'article de recettes pour l'exercice 2001-2002. Ce problème était uniquement provoqué par le changement survenu dans le processus comptable et est un article non récurrent.

Tableau 3 : Comparaison historique des dépenses totales prévues et des dépenses réelles

Comparaison historique des dépenses prévues par opposition aux dépenses réelles (en millions de dollars)					
Secteur d'activités	Dépenses réelles 2000 – 2001	Dépenses réelles 2001 – 2002	Total des dépenses prévues	Autorisations totales	Total des dépenses réelles
Grefte de la Cour canadienne de l'impôt	12,5	12,7	11,3	14,2	13,2
Total	12,5	12,7	11,3	14,2	13,2

Tableau 4 : Recettes non disponibles

Recettes non disponibles (en millions de dollars)					
	Recettes réelles 2000 – 2001	Recettes réelles 2001 – 2002	Recettes prévues	Autorisations totales	Recettes réelles
Grefte de la Cour canadienne de l'impôt	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6
Non prévues	-	2,9	-	2,4	2,4
Total	0,6	3,5	0,6	3,0	3,0

Tableau 2 : Comparaison des dépenses totales prévues et des dépenses réelles

Dépenses prévues par opposition aux dépenses réelles (en millions de dollars – à l'exception des ETP)			
2002-2003			
Greffe de la Cour canadienne de l'impôt	Total des dépenses prévues	Autorisations totales	Total des dépenses réelles
Équivalents temps plein (ETP)	121	-	124
Fonctionnement	11,3	14,2	13,2
Total des dépenses brutes	11,3	14,2	13,2
Moins : recettes disponibles	-	-	-
Total des dépenses nettes	11,3	14,2	13,2
Autres recettes et dépenses	-	-	-
Recettes non disponibles	(0,6)	(3,0)	(3,0)
Coût des services offerts par d'autres ministères	5,4	5,3	5,3
Coût net du programme	16,1	16,5	15,5

À la fin de l'exercice 2001-2002, il a été décidé que le total des coûts que la Cour canadienne de l'impôt allouait au traitement des causes d'assurance-emploi (AE) serait imputé au compte d'assurance-emploi du Canada. Ainsi, Développement des ressources humaines Canada (DRHC), le ministère responsable du compte AE, indiquerait des dépenses liées à l'AE et la Cour canadienne de l'impôt indiquerait une somme équivalente au niveau des recettes non disponibles. L'augmentation considérable de recettes est attribuée à ce facteur. L'objectif de cet exercice de comptabilité consistait à tenir compte avec plus de précision du coût total nécessaire au fonctionnement du compte AE du gouvernement : il ne représente pas un apport de fonds externes.

ANNEXE I : RENDEMENT FINANCIER

Les tableaux suivants s'appliquent à la Cour canadienne de l'impôt. Ils résument brièvement notre rendement financier.

Tableau 1. Sommaire des crédits approuvés

Tableau 2. Comparaison des dépenses totales prévues et des dépenses réelles
Tableau 3. Comparaison historique des dépenses prévues et des dépenses réelles
Tableau 4. Recettes non disponibles

Tableau 1 : Sommaire des crédits approuvés

Besoin financiers par autorisation (en millions de dollars)				
		2002-2003		
Crédit		Total des dépenses prévues	Autorisations totales	Total des dépenses réelles
	Cour canadienne de l'impôt			
55	Dépenses de fonctionnement	10,2	12,8	11,8
	Dépenses en capital	-	-	-
	Subventions et contributions	-	-	-
(S)	Régime de prestations aux employés	1,1	1,4	1,4
	Total pour la Cour	11,3	14,2	13,2

Les autorisations totales comprennent les budgets principal et supplémentaire des dépenses auxquels s'ajoutent d'autres autorisations fournies par le Parlement à la Cour canadienne de l'impôt.

La différence entre le total des dépenses prévues et les autorisations totales s'explique principalement par le fait que deux présentations au Conseil du Trésor ont été approuvées vers la fin de l'exercice 2001-2002. L'une d'entre elles se rapportait aux fonds supplémentaires requis pour fournir un appui administratif à des juges dont la nomination était attendue. L'autre traitait du financement reçu pour traduire des jugements supplémentaires de la Cour canadienne de l'impôt dans les deux langues officielles (se reporter à la rubrique « traduction des décisions » à la section III).

Les dépenses réelles ont été inférieures aux autorisations, étant donné que deux des nouveaux juges n'ont été nommés que vers la fin de l'exercice 2002-2003 tandis que deux autres n'ont été nommés qu'après le 31 mars 2003. En outre, le recours à un nouveau logiciel de traduction assistée par ordinateur a permis de réduire les coûts de traduction.

5. Méthodes de gestion

Voici deux éléments importants des méthodes de gestion de la Cour canadienne de l'impôt qui ont contribué à l'atteinte de son résultat stratégique.

Plans opérationnels

Les pratiques de budgétisation de la Cour canadienne de l'impôt s'articulent autour des objectifs clés commentés précédemment. Des plans opérationnels sont préparés avant l'exercice budgétaire annuel; ils rattachent les activités envisagées aux objectifs clés et, par le fait même, à notre résultat stratégique. Les plans opérationnels sont examinés et mis à jour à la fin de l'exercice, avant l'adoption des plans opérationnels de l'exercice suivant.

Gouvernement en direct

La Cour canadienne de l'impôt a fait tout ce qu'elle pouvait pour appuyer l'atteinte des objectifs visés par l'initiative du Gouvernement en direct (se rendre à l'adresse <http://www.gol-ged.gc.ca/index.f.asp> pour en savoir plus sur cette initiative), c'est-à-dire exploiter les technologies de l'information et des communications afin d'offrir aux Canadiennes et aux Canadiens un accès amélioré à des services de qualité, intégrés et axés sur les citoyens, en tout temps, en tout lieu et dans la langue officielle de leur choix. On peut mentionner à ce propos la publication constante des jugements de la Cour sur le site Web de cette dernière, en partenariat avec l'équipe LexUM de l'Université de Montréal, et la mise en œuvre du dépôt électronique de documents. Ainsi que nous l'avons dit précédemment, l'un des projets menés par la Cour canadienne de l'impôt en 2002-2003 a consisté à rendre son site Web conforme aux principes et lignes directrices de normalisation des sites Internet. D'autres modifications ont été apportées pour faciliter l'utilisation du site Web par les personnes handicapées.

Communication de l'information

Ainsi que nous le précisons à la section III de notre Rapport sur les plans et les priorités 2002-2003 (http://www.tbs-sct.gc.ca/EST-PRE/20022003/TCC-CCI/TCC0203rtp_f.asp), nous croyons qu'il existe un problème de perception à l'égard de l'indépendance judiciaire de la Cour, et nous avons l'intention d'inclure davantage de renseignements à ce sujet dans nos documents d'information. À la suite de sondages récents menés par la Cour et des commentaires généraux reçus des parties aux instances, nous avons constaté qu'il existe encore des malentendus à ce sujet. Le manque de ressources explicite qu'aucun outil de communication n'ait été préparé sur la question. Néanmoins, les résultats des sondages ont été portés à l'attention du juge en chef, qui a discuté de la situation avec le greffier et les juges de la Cour. Nous voulons modifier cette perception en faisant en sorte que les communications entre le juge et les parties lors des audiences reflètent l'impartialité et l'équité de la Cour. On a en outre demandé aux employés de la Cour de saisir toutes les occasions qui se présentent pour faire valoir que cette dernière est indépendante de l'Agence des douanes et du revenu du Canada.

possible d'effectuer des modifications pour simplifier l'accès aux services électroniques de la Cour canadienne de l'impôt pour les personnes handicapées. Par exemple, la taille de la police du texte a été agrandie afin de faciliter la lecture aux personnes qui ont une déficience visuelle.

Améliorer la prestation des services

Modernisation de la fonction de contrôleur

La Cour canadienne de l'impôt a mené une évaluation des capacités de la fonction de contrôleur moderne entre décembre 2001 et mars 2002 (se reporter aux commentaires sur la modernisation de la fonction de contrôleur sous la rubrique « Priorités du gouvernement » à la section II). Les résultats de cette évaluation ont été présentés dans un rapport en mai 2002.

Indicateurs de rendement et normes de service

À la section III de notre Rapport sur les plans et les priorités 2002-2003 (http://www.tbs-sct.gc.ca/EST-PRE/20022003/TCC-CCI/TCC0203rpp_f.asp), nous avons fait part de notre intention d'afficher nos indicateurs de rendement et nos normes de service sur le site Web de la Cour canadienne de l'impôt durant l'exercice. Si nous ne l'avons pas fait, c'est parce qu'un examen de nos normes de service actuelles a révélé la nécessité d'une mise à jour. Or, le comité mis sur pied à cette fin a conclu que, étant donné l'adoption de la *Loi sur le Service administratif des tribunaux judiciaires* et la fusion prévue avec le greffe de la Cour fédérale du Canada, il était oiseux à l'heure actuelle de consacrer des ressources à la préparation de normes de service applicables à la Cour canadienne de l'impôt. Il faudra plutôt élaborer de nouveaux indicateurs de rendement et de nouvelles normes de service pour le Service administratif des tribunaux judiciaires.

Au cours de l'exercice 2002-2003, nous avons apporté plusieurs modifications au site Web de la Cour canadienne de l'impôt (dont l'adresse est : <http://www.tcc-ccl.gc.ca/>) afin de nous conformer aux normes et lignes directrices du Conseil du Trésor pour la normalisation des sites Internet (http://www.cio-dpi.gc.ca/cit-upe/index_f.asp), qui ont pour but de permettre aux Canadiennes et aux Canadiens de reconnaître rapidement les programmes et services fédéraux et de naviguer facilement d'un site fédéral à un autre pour trouver l'information qu'ils cherchent. Nous avons également fait évaluer notre site par le Service de mise à l'essai de l'accessibilité du Web (WATS), du Secrétariat du Conseil du Trésor. Il a ainsi été

Apport de modifications au site Web de la Cour

À la section III de notre Rapport sur les plans et les priorités 2002-2003 (http://www.tbs-sct.gc.ca/EST-PRE/20022003/TCC-CCL/TCC0203rpt_f.asp), nous avons indiqué que nous voulions mettre en place une page Web interactive qui illustrerait les rôles des principaux participants aux audiences de la Cour canadienne de l'impôt. Ce projet n'a pu être réalisé, faute de ressources.

Page Web interactive

La Cour a préparé une brochure intitulée « Votre journée à la Cour » (dont on trouvera une version électronique à l'adresse http://www.tcc-ccl.gc.ca/referencce/day_in_court_f.htm). Depuis octobre 2002, cette brochure est envoyée avec les avis d'audition aux parties aux litiges qui souhaitent se représenter elles-mêmes devant la Cour canadienne de l'impôt ou se faire représenter par une personne qui n'est pas un avocat. Elle fournit aux parties aux litiges des renseignements utiles sur la procédure d'audience. Elle sert de complément aux renseignements fournis sur notre site Web et aux brochures consacrées à la procédure d'appel devant la Cour canadienne de l'impôt.

Document d'information

L'article 20 de la *Loi sur les langues officielles* (voir <http://lois.justice.gc.ca/fr/O-3.01/index.html>) exige que toutes les décisions de la Cour canadienne de l'impôt soient traduites « dans les meilleurs délais » après avoir été rendues. Auparavant, à cause d'un manque de fonds, on utilisait un système de priorités pour déterminer quelle décision devrait être traduite en premier; sous ce système, les décisions les moins importantes devaient être traduites seulement « lorsque les ressources le permettaient ». À la suite d'une décision de la Cour d'appel fédérale de novembre 1999, qui a été par la suite confirmée par la Cour suprême du Canada le 12 octobre 2000, la Cour canadienne de l'impôt a estimé qu'il était essentiel de demander suffisamment de fonds pour traduire toutes ses décisions. En 2002-2003, la Cour canadienne de l'impôt a dépensé 336 100 \$ en sus des fonds normalement affectés aux services de traduction; grâce à cette somme, la Cour a pu assurer la traduction de toutes les décisions rendues au cours de l'exercice ainsi que la traduction de certaines décisions rendues avant novembre 1999 pour que celles-ci puissent être publiées sur le site Web de la Cour.

Traduction des décisions

Ainsi que cela est indiqué à la section III de notre Rapport sur les plans et les priorités 2002-2003 (http://www.tbs-sct.gc.ca/EST-PRE/20022003/TCC-CCI/TCC0203rpp_f.asp), le dépôt électronique de documents par l'intermédiaire du site Web de la Cour canadienne de l'impôt, qui a débuté à titre de projet pilote le 1^{er} septembre 2001, est devenue un service permanent le 1^{er} avril 2002 (l'adresse à utiliser à cette fin est http://www.tcc-cci.gc.ca/submil_f.htm). Cette initiative a donné aux Canadiennes et aux Canadiens un nouveau moyen de communication avec la Cour. La réponse du public a été favorable et nous continuons à améliorer ce service selon les commentaires et les réactions des parties aux instances et de leurs représentants. Nous visons à améliorer l'efficacité du processus d'appel en fournissant au public divers moyens de communication avec la Cour et en offrant le meilleur service possible.

Dépôt électronique

Faciliter l'accès du public à la Cour et à ses services

Nous avons commencé, en octobre 2002, à évaluer l'utilisation de l'équipement d'enregistrement numérique lors des audiences de la Cour canadienne de l'impôt à Ottawa. L'objectif visé consiste à éliminer le recours aux services de sténographes dans les salles d'audience et, par conséquent, à réduire les coûts rattachés aux audiences tout en améliorant l'efficacité de l'enregistrement des procédures de la Cour. On a commencé à former les employés qui utiliseront cet équipement à Ottawa et à Vancouver en janvier 2003. La mise en oeuvre de l'enregistrement numérique des audiences de la Cour à Ottawa, Vancouver et Toronto est prévue pour l'automne 2003.

Enregistrement numérique

Un nouveau projet lancé par la Cour canadienne de l'impôt en 2002 concernait l'examen et la mise à jour de son programme de formation des greffiers audiençiers, dont le rôle est d'appuyer les juges dans la salle d'audience. L'objectif général de la Cour est de s'assurer que les greffiers audiençiers effectuent leurs tâches de façon uniforme, notamment en ce qui a trait aux procès-verbaux des audiences. Notre but consiste à améliorer l'efficacité des instances de la Cour et le service fourni aux parties aux instances devant la Cour. Le projet a été réalisé et des séances de formation ont été offertes au cours de 2002-2003.

Programme de formation des greffiers audiençiers

Accroître l'efficacité du processus d'appel de la Cour

(<http://decision.tcc-cci.gc.ca/tr/index.html>). Ce partenariat est rattaché au résultat stratégique de la Cour canadienne de l'impôt car il facilite l'accès du public à l'information relative à ses travaux.

3. Objectifs clés

La Cour canadienne de l'impôt vise quatre objectifs clés liés à son résultat stratégique :

1. accroître l'efficacité du processus d'appel de la Cour;
2. faciliter l'accès du public à la Cour et à ses services;
3. améliorer la prestation des services;
4. assurer l'indépendance judiciaire de la Cour.

Ces objectifs clés ont tous une incidence sur l'atteinte du résultat stratégique de la Cour canadienne de l'impôt. Les trois premiers ont clairement pour but d'améliorer et d'accélérer le recours par le public aux processus et services de la Cour. Quant au maintien de l'indépendance judiciaire de la Cour, cet objectif concerne surtout le caractère équitable de l'accès relativement à ces processus et services.

4. Résultats par objectif clé

Les priorités de la Cour canadienne de l'impôt en 2002-2003 ont inclus un certain nombre d'activités devant concourir à la réalisation de son résultat stratégique. Ces activités sont rattachées ici aux objectifs clés qu'elles sous-tendent.

Objectif clé	Activités
Accroître l'efficacité du processus d'appel de la Cour.	- Programme de formation des greffiers audanciers - Enregistrement numérique
Faciliter l'accès du public à la Cour et à ses services.	- Dépôt électronique - Traduction des décisions - Document d'information - Page Web interactive - Modifications au site Web de la Cour
Améliorer la prestation des services.	- Modernisation de la fonction de contrôleur - Indicateurs de rendement et normes de service
Assurer l'indépendance judiciaire de la Cour.	- Communication de l'information

Les résultats de ces activités sont commentés dans la suite du rapport.

1. Résultat stratégique

Le secteur d'activité unique de la Cour canadienne de l'impôt vise l'atteinte du résultat stratégique suivant :

Le public a accès, de façon efficace et équitable, au processus judiciaire de la Cour canadienne de l'impôt en temps opportun, dans l'une ou l'autre des langues officielles et de façon conforme aux lois pertinentes.

La Cour canadienne de l'impôt met donc à la disposition des membres du public un moyen efficace d'en appeler de décisions de l'Agence des douanes et du revenu du Canada avec lesquelles ils sont en désaccord. Le greffe doit étudier toutes les demandes dans les délais prévus par les règles de la Cour et de la manière la plus équitable possible pour les appelants. Ces derniers ont également le droit d'utiliser la langue officielle de leur choix dans leurs rapports avec la Cour.

Au cours de l'exercice 2002-2003, l'affectation globale de ressources pour l'atteinte du résultat stratégique de la Cour canadienne de l'impôt s'est chiffrée à 13,2 millions de dollars (se reporter aux tableaux financiers de l'annexe I).

2. Principaux partenaires

La Cour canadienne de l'impôt fait partie de deux partenariats clés qui contribuent à l'atteinte de son résultat stratégique.

Ainsi que cela est mentionné à la section II, sous la rubrique « Participation à un grand projet de l'État », la Cour canadienne de l'impôt, de concert avec Travaux publics et Services gouvernementaux Canada, le ministère de la Justice, la Cour fédérale du Canada et le Bureau du Commissaire à la magistrature fédérale, participe à la planification et aux préparatifs en vue de la construction du palais de justice fédéral à Ottawa. Bon nombre des mêmes partenaires ont participé aussi au projet de centre judiciaire fédéral à Toronto (se reporter à la rubrique « autre projet important en matière d'installations »). La construction de ces installations vise à rendre les activités de la Cour plus économiques, ce qui donnera au nouveau Service administratif des tribunaux judiciaires la possibilité d'améliorer la prestation de services, objectif clé de la Cour canadienne de l'impôt.

Le partenariat entre la Cour canadienne de l'impôt et l'équipe LexUM du Centre de recherche en droit public de l'Université de Montréal est lui aussi à souligner, car il permet à la Cour de publier ses décisions en direct. Une collection de près de 3 000 décisions rendues par la Cour canadienne de l'impôt depuis novembre 1997 est accessible via notre site Web

Le tout ayant comme toile de fond une utilisation efficace et responsable des fonds publics par la mise en œuvre graduelle et efficace de l'Initiative de modernisation de la fonction de contrôleur dans l'administration fédérale (http://www.tbs-sct.gc.ca/cmo_mfc/). La fonction de contrôleur moderne est une réforme administrative axée sur une saine gestion des ressources et un processus décisionnel efficace. Elle a pour but de fournir aux gestionnaires des informations financières et non financières intégrées, une méthode pertinente de gestion des risques, des systèmes de contrôle adéquats ainsi que des valeurs et principes éthiques communs. Ainsi que cela est indiqué à la section III, la Cour canadienne de l'impôt a achevé en mai 2002 un rapport d'évaluation des capacités de la fonction de contrôleur moderne.

Par l'entremise de l'Initiative d'amélioration des services (http://www.tbs-sct.gc.ca/pubs_pol/sipubs/si_as/pfsil_f.asp#obje) du Conseil du Trésor, le gouvernement fédéral s'engage à obtenir d'ici 2005 une augmentation d'au moins 10 % du degré de satisfaction de la clientèle à l'égard des activités directes importantes en matière de prestation des services. Cette initiative, qui a été intégrée l'an dernier à celle du Gouvernement en direct (http://www.gol-ged.gc.ca/index_f.asp), encourage l'amélioration du service dans une optique axée sur le citoyen et l'atteinte d'améliorations tangibles de la satisfaction des clients grâce à la qualité du service. Nos quatre objectifs clés (se reporter à la section III) nous donnent la capacité de fournir des services axés sur les citoyens, de mesurer les résultats concrets de nos services pour les Canadiens et de respecter les valeurs de nos concitoyens au chapitre de l'accès à des renseignements pertinents et d'une justice rendue de façon rapide, juste et équitable. Dans l'esprit de l'Initiative d'amélioration des services, la Cour canadienne de l'impôt a mené régulièrement des sondages de satisfaction de la clientèle. Dans le dernier, mené en 2002-2003, on a noté l'amélioration du taux de satisfaction dans les domaines de la courtoisie, du respect, de la réceptivité, de la rapidité du service et de l'exactitude des renseignements fournis.

7. Priorités du gouvernement

Indicateurs sont regroupés selon quatre grands thèmes : les avenues de développement économique et l'innovation au Canada; la santé des Canadiens et des Canadiennes; l'environnement au Canada; la vigueur et la sécurité des collectivités canadiennes. Le dernier de ces thèmes est celui qui s'applique le mieux aux réalisations de la Cour canadienne de l'impôt, puisque la contribution de la Cour dans l'amélioration du système judiciaire canadien est liée à la vigueur des collectivités canadiennes. *Le rendement du Canada 2002* précise les organismes auxquels le thème s'applique dans plusieurs « secteurs horizontaux ». L'engagement du greffe envers un « accès équitable... au processus judiciaire de la Cour canadienne de l'impôt » (voir la section III ci-après) correspond au secteur horizontal d'un « système de justice canadien équitable ».

Participation à un grand projet de l'État

Au cours de l'exercice 2002-2003, la Cour canadienne de l'impôt a pris part à un grand projet de l'État, soit la construction du palais de justice fédéral à Ottawa. Les travaux de construction de ce nouvel édifice, qui doit accueillir la Cour d'appel fédérale, la Cour d'appel de la cour martiale du Canada, la Cour fédérale, la Cour canadienne de l'impôt et le nouveau Service administratif des tribunaux judiciaires, devraient être terminés d'ici l'automne 2007. Officiellement, la responsabilité conjointe de ce projet a été confiée à Travaux publics et Services gouvernementaux Canada ainsi qu'au ministère de la Justice; toutefois, de même que la Cour fédérale du Canada et le Bureau du Commissaire à la magistrature fédérale, la Cour canadienne de l'impôt a participé activement aux activités de planification, d'élaboration et de gestion.

Autre projet important en matière d'installations

Un autre projet important auquel a pris part la Cour canadienne de l'impôt concerne le centre judiciaire fédéral à Toronto. C'est dans ce centre, qui sera loué à l'administration publique fédérale en vertu d'un bail à long terme, que seront menées les activités régionales de la Cour d'appel fédérale, de la Cour fédérale, de la Cour d'appel de la cour martiale du Canada, de la Cour canadienne de l'impôt et du Service administratif des tribunaux judiciaires. L'approbation requise pour la réalisation de ce projet a été obtenue le 30 janvier 2003.

Fusion des Services administratifs

Enfin, comme l'indique l'administrateur en chef dans son message, les services administratifs et les services du greffe de la Cour canadienne de l'impôt et de la Cour fédérale du Canada ont été fusionnés pour former un nouvel organisme, le Service administratif des tribunaux judiciaires, en vertu de la *Loi sur le Service administratif des tribunaux judiciaires* (<http://lois.justice.gc.ca/fr/C-45.5/index.html>). Bien qu'elle soit effectuée après la fin de l'exercice visé par le présent rapport, cette fusion a néanmoins eu des répercussions marquées sur la capacité de la Cour canadienne de l'impôt d'atteindre ses objectifs clés en 2002-2003. En effet, la réalisation de certains projets a dû être différée ou annulée.

6. Contexte socio-économique

La Cour canadienne de l'impôt joue un rôle actif au sein de la société canadienne.

Ainsi que l'a déclaré Lucienne Robillard, présidente du Conseil du Trésor, dans le huitième rapport annuel au Parlement sur le rendement du gouvernement, intitulé *Le rendement du Canada 2002* (http://www.tbs-sct.gc.ca/report/govrev/02/cp-rc_f.asp), le gouvernement du Canada « accorde une priorité constante à l'amélioration de la qualité de vie des Canadiens et des Canadiennes ». On y relève 19 « indicateurs sociaux » qui « reflètent tout un éventail d'intérêts sociaux, économiques et environnementaux ». Les

L'administration centrale de la Cour canadienne de l'impôt est située à Ottawa. La Cour a aussi des bureaux régionaux à Vancouver, à Toronto et à Montréal, ainsi que ses propres locaux à London. De plus, elle partage des locaux avec la Cour fédérale du Canada à Edmonton, à Calgary, à Winnipeg, à Québec, à Halifax et à Fredericton. À d'autres endroits, la Cour utilise les installations de cours provinciales lorsqu'elles sont disponibles ou loue à bail des locaux commerciaux, ou s'associe à d'autres paliers de gouvernement. On trouvera de plus amples renseignements sur les bureaux et lieux d'audience de la Cour canadienne de l'impôt à l'adresse http://www.tcc-cci.gc.ca/location_f.htm.

Le judiciaire

La Cour se compose normalement du juge en chef, du juge en chef adjoint et de 20 autres juges. En date du 31 mars 2003, il y avait deux postes vacants à la Cour. De plus, il y avait cinq juges surnuméraires. Afin de s'assurer de l'audition expéditive des appels, le juge en chef peut nommer, avec l'approbation du gouverneur en conseil, jusqu'à 12 juges suppléants. En date du 31 mars 2003, il y avait sept juges suppléants à la Cour.

5. Survol de la planification

Tous les fonds du greffe de la Cour canadienne de l'impôt proviennent de crédits accordés par le Parlement. Les parlementaires affectent ces crédits chaque année lors de l'examen du Budget principal des dépenses et du Rapport sur les plans et les priorités présentés en mars à la Chambre des communes.

La Cour canadienne de l'impôt génère également quelque revenu par l'entremise des droits de dépôt et des ventes de copies de jugements. Ces revenus étant retournés au gouvernement du Canada, la Cour canadienne de l'impôt n'y a donc pas accès.

La Cour n'a aucun contrôle sur sa charge de travail. Sa planification dépend largement de facteurs externes, tels le nombre d'appels déposés chaque année ainsi que le temps et les ressources requises par la Cour pour traiter des appels spécifiques.

La majorité des dépenses de la Cour porte sur ses opérations journalières, quoiqu'il existe certaines priorités liées au résultat stratégique de la Cour qui seront examinées dans la Section III de ce rapport.

4. Organisation

Greffe de la Cour canadienne de l'impôt

La Cour canadienne de l'impôt n'a qu'un seul secteur d'activité. Le rôle de ce secteur d'activité est d'offrir aux Canadiennes et aux Canadiens le droit d'accès à une cour d'archives où ils peuvent faire entendre leurs appels relatifs à l'impôt et à d'autres programmes fédéraux, comme l'assurance-emploi et le Régime de pensions du Canada.

Le greffier, qui est l'adjoind du commissaire à la magistrature fédérale en vertu des pouvoirs qui lui sont délégués par le paragraphe 76(2) de la *Loi sur les juges*, est l'administrateur général de la Cour canadienne de l'impôt.

Le greffe de la Cour canadienne de l'impôt fournit une gamme de services à la Cour. Il offre des services internes au juge en chef et aux autres juges de la Cour, y compris la préparation du calendrier des audiences. Le greffe fournit au public et aux parties aux litiges des renseignements et des conseils au sujet des règles de procédure de la Cour.

Finalement, les secteurs de services suivants appuient le greffe en matière de services offerts aux Canadiens et aux Canadiennes.

- **Gestion des appels** – Ce secteur de services gère les procédures opérationnelles nécessaires à la résolution des différends qui opposent les justiciables et le gouvernement du Canada sur des questions relatives à l'interprétation de la *Loi sur la Cour canadienne de l'impôt* ou de toute autre loi en vertu de laquelle la Cour a compétence exclusive. La gestion des appels fournit au public des conseils sur les pratiques et les procédures de la Cour. Elle offre également aux juges de la Cour des services d'établissement ordonné et efficace du rôle des audiences.

- **Services intégrés** – Ce secteur de services fournit des services au chapitre des finances, de l'administration, de la sécurité, de la bibliothèque de la Cour, des ressources humaines, de la gestion des installations, de la gestion de l'information et de la technologie de l'information. Les services intégrés fournissent des services de gestion et d'administration efficaces et économiques capables de soutenir les orientations stratégiques de la Cour.

- **Planification stratégique et Communications** – Ce secteur de services offre des services au chapitre de la préparation des rapports qui rendent compte aux Parlementaires et aux Canadiens et Canadiennes de la performance administrative de la Cour. Ce secteur de services prépare également le matériel de communication nécessaire à la compréhension du mandat et des activités de la Cour, en plus d'être responsable du contenu du site Web de la Cour. Enfin, il coordonne la traduction des jugements de la Cour, en plus d'assurer la révision des traductions.

SECTION II : APERÇU DE LA COUR

1. Raison d'être

Comme son nom le laisse entendre, la Cour canadienne de l'impôt est une cour de justice. La Cour a été créée en 1983 en vertu de l'article 3 de la *Loi sur la Cour canadienne de l'impôt* (http://www.tcc-cct.gc.ca/rules/tcc-cct_1_f.htm#3) afin d'assurer que justice soit rendue en matière fiscale. Elle a remplacé la Commission de révision de l'impôt.

Dotée de tous les pouvoirs d'une cour supérieure, la Cour canadienne de l'impôt donne aux particuliers et aux entreprises la chance de régler leurs différends avec le gouvernement sur des questions découlant des lois en vertu desquelles la Cour a compétence exclusive (voir l'annexe II). Le rôle des juges de la Cour consiste à décider, par exemple, si un appelant doit payer une somme d'impôt sur le revenu, ou de taxe sur les produits et services, en litige, ou s'il est admissible aux prestations d'assurance-emploi ou au Régime de pensions du Canada.

L'organe administratif de la Cour, le greffe, fait partie intégrante de l'administration fédérale, mais n'a pas de lien avec l'Agence des douanes et du revenu du Canada. Le greffe soutient le travail des juges et gère les divers aspects de la relation entre le public et la Cour, tels le dépôt de documents et la distribution de l'information).

2. Mission

Nous nous engageons à offrir au public un processus d'appel accessible et efficace et à collaborer au maintien d'une cour équitable et indépendante.

3. Vision

Nous voulons que la Cour canadienne de l'impôt soit reconnue à l'échelle nationale et internationale comme un organisme autonome et d'avant-garde qui se démarque par l'excellence de son service; la compétence de son personnel; l'efficacité de ses communications avec ses partenaires, ses clients et ses employés; son recours à des outils technologiques de pointe; et la simplicité de ses règles et procédures.

SECTION I : LE MESSAGE DU GREFFIER DE LA COUR CANADIENNE DE L'IMPÔT

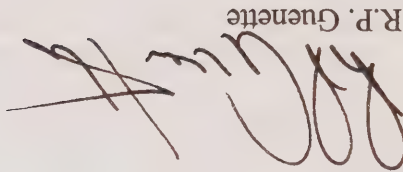
J'ai le plaisir de vous présenter le Rapport ministériel sur le rendement de la Cour canadienne de l'impôt pour l'exercice se terminant le 31 mars 2003, qui le personnel du Service administratif des tribunaux judiciaires a préparé.

Ainsi que le précise M. Emond dans son message, le greffe de la Cour canadienne de l'impôt, s'il a cessé d'exister à titre d'entité distincte par suite de l'établissement du Service administratif des tribunaux judiciaires le 2 juillet 2003, existait encore tout au long de l'exercice 2002-2003. Le présent rapport traite donc de ses résultats pour son dernier exercice complet d'existence.

Le rapport a pour objet d'expliquer aux Canadiennes et aux Canadiens l'incidence que les activités du greffe de la Cour canadienne de l'impôt ont sur leur vie quotidienne. Il établit aussi des liens avec les engagements pris précédemment dans notre Rapport sur les plans et les priorités pour l'exercice 2002-2003 (http://www.tbs-sct.gc.ca/EST-PRE/20022003/TCC-GCI/TCC0203rpp_f.asp).

Au cours de l'exercice 2002-2003, la Cour canadienne de l'impôt a continué de participer à l'amélioration du système judiciaire canadien de façon qu'il réponde aux besoins de la société actuelle, c'est-à-dire qu'il soit moderne, accessible, rapide et abordable.

Depuis sa création en 1983, la Cour a réussi à occuper une place de choix au sein du système judiciaire canadien et ce, grâce à sa grande capacité d'adaptation et à l'excellence de son personnel, qui se dévoue entièrement à ses clients. Ce sont ces mêmes attributs qui nous permettront au cours des prochains mois de relever les défis importants qui nous attendent, tout en respectant nos engagements envers les Canadiennes et les Canadiens.

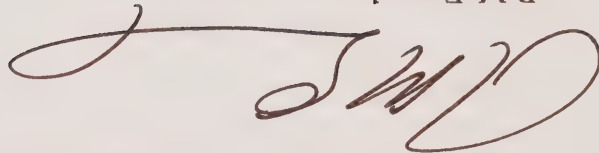

R.P. Guenette

LE MESSAGE DE L'ADMINISTRATEUR EN CHEF DU SERVICE ADMINISTRATIF DES TRIBUNAUX JUDICIAIRES

Je suis heureux de pouvoir, en ma qualité d'administrateur en chef du Service administratif des tribunaux judiciaires, écrire ces quelques mots afin de présenter le Rapport sur le rendement de la Cour canadienne de l'impôt pour l'exercice se terminant le 31 mars 2003.

Récemment, les services administratifs et les services du greffe de la Cour canadienne de l'impôt et de la Cour fédérale du Canada ont été fusionnés aux termes de la *Loi sur le Service administratif des tribunaux judiciaires*, L.C. 2002, ch. 8 (<http://lois.justice.gc.ca/fr/C-45.5/index.html>), qui a reçu la sanction royale le 27 mars 2002 et est entrée en vigueur le 2 juillet 2003. Cette mesure a conduit à la création d'un nouvel organisme, le Service administratif des tribunaux judiciaires. J'ai l'honneur d'être devenu le tout premier administrateur en chef de ce service.

Bien que le greffe de la Cour canadienne de l'impôt ait cessé d'exister à titre d'entité distincte par suite de l'entrée en vigueur de la *Loi sur le Service administratif des tribunaux judiciaires*, il existait néanmoins encore tout au long de l'exercice 2002-2003, soit celui visé par le présent rapport, qui aborde donc les résultats obtenus par le greffe au cours de cet exercice et a été signé par le greffier de la Cour canadienne de l'impôt.



R.M. Emond

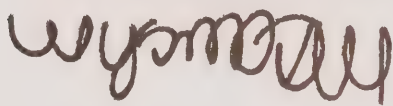
TABLE DES MATIÈRES

LE MESSAGE DE L'ADMINISTRATEUR EN CHEF DU SERVICE ADMINISTRATIF DES TRIBUNAUX JUDICIAIRES	1
SECTION I : LE MESSAGE DU GREFFIER DE LA COUR CANADIENNE DE L'IMPÔT	3
SECTION II : APERÇU DE LA COUR.....	5
1. Raison d'être	5
2. Mission	5
3. Vision	5
4. Organisation	6
5. Survol de la planification	7
6. Contexte socio-économique	8
7. Priorités du gouvernement	9
SECTION III : RENDEMENT DE LA COUR.....	11
1. Résultat stratégique	11
2. Principaux partenaires	11
3. Objectifs clés	12
4. Résultats par objectif clé	12
5. Méthodes de gestion	17
ANNEXE I : RENDEMENT FINANCIER	19
Tableau 1 : Sommaire des crédits approuvés.....	19
Tableau 2 : Comparaison des dépenses totales prévues et des dépenses réelles	20
Tableau 3 : Comparaison historique des dépenses totales prévues et des dépenses réelles ..	21
Tableau 4 : Recettes non disponibles.....	21
ANNEXE II : AUTRES RENSEIGNEMENTS	23
Personnes-ressources.....	23
Compétence de la Cour canadienne de l'impôt.....	24

COUR CANADIENNE DE L'IMPÔT (CCI)

RAPPORT MINISTÉRIEL SUR LE RENDEMENT

Pour la période se terminant
le 31 mars 2003



L'honorable Martin Cauchon
Ministre de la Justice et
Procureur général du Canada

Avant-propos

Au printemps 2000, la présidente du Conseil du Trésor a déposé au Parlement le document intitulé *Des résultats pour les Canadiens et les Canadiennes : Un cadre de gestion pour le gouvernement du Canada*. Ce document expose clairement les mesures qu'entend prendre le gouvernement pour améliorer et moderniser les pratiques de gestion des ministères et organismes fédéraux.

En ce début de millénaire, l'approche utilisée par le gouvernement pour offrir ses programmes et services aux Canadiens et aux Canadiennes se fonde sur quatre engagements clés en matière de gestion. Tout d'abord, les ministères et les organismes doivent reconnaître que leur raison d'être est de servir la population canadienne et que tous leurs programmes, services et activités doivent donc être « axés sur les citoyens ». Deuxièmement, le gouvernement du Canada s'engage à gérer ses activités conformément aux valeurs les plus élevées de la fonction publique. Troisièmement, dépenser de façon judicieuse, c'est dépenser avec sagesse dans les secteurs qui importent le plus aux Canadiens et aux Canadiennes. En dernier lieu, le gouvernement du Canada entend mettre l'accent sur les résultats, c'est-à-dire sur les impacts et les effets des programmes.

Les rapports ministériels sur le rendement jouent un rôle de premier plan dans le cycle de planification, de suivi, d'évaluation ainsi que de communication des résultats, par l'entremise des ministres, au Parlement et aux citoyens. Les ministères et les organismes sont invités à rédiger leurs rapports en appliquant les principes pour l'établissement des rapports publics sur le rendement efficaces (voir le *Guide pour la préparation des rapports ministériels sur le rendement 2003* : http://www.tbs-sct.gc.ca/rma/dpr/02-03/guidance/gl-ld_f.asp). Selon ces derniers, un rapport ne peut être efficace que s'il présente un tableau du rendement qui soit non seulement cohérent et équilibré mais bref et pertinent. Un tel rapport doit insister sur les résultats - soit les avantages dévolus aux Canadiens et aux Canadiennes et à la société canadienne - et il doit refléter ce que l'organisation a pu contribuer à ces résultats. Il doit mettre le rendement du ministère en contexte ainsi que décrire les risques et les défis auxquels le ministère a été exposé en répondant aux attentes sur le rendement. Le rapport doit aussi souligner les réalisations obtenues en partenariat avec d'autres organisations gouvernementales et non-gouvernementales. Et comme il est nécessaire de dépenser judicieusement, il doit exposer les liens qui existent entre les ressources et les résultats. Enfin, un tel rapport ne peut être crédible que si le rendement décrit est corroboré par la méthodologie utilisée et par des données pertinentes.

Par l'intermédiaire des rapports sur le rendement, les ministères et organismes visent à répondre au besoin croissant d'information des parlementaires, des Canadiens et des Canadiennes. Par leurs observations et leurs suggestions, les parlementaires et les autres lecteurs peuvent contribuer grandement à améliorer la qualité de ces rapports. Nous invitons donc tous les lecteurs à évaluer le rapport sur le rendement d'une institution gouvernementale en se fondant sur les principes établis et à lui fournir des commentaires en vue du prochain cycle de planification et de rendement.

Le présent rapport peut être consulté sur le Site web du Secrétariat du Conseil du Trésor du Canada à l'adresse suivante : <http://www.tbs-sct.gc.ca/rma/dpr/dprf.asp>

Les observations ou les questions peuvent être adressées à :

Direction de la gestion axée sur les résultats
Secrétariat du Conseil du Trésor du Canada
L'Esplanade Laurier
Ottawa (Ontario) K1A 0R5
OU à : rma-mrr@tbs-sct.gc.ca



Les documents budgétaires

Chaque année, le gouvernement établit son Budget des dépenses, qui présente l'information à l'appui des autorisations de dépenser demandées au Parlement pour l'affectation des fonds publics. Ces demandes d'autorisations sont présentées officiellement au moyen d'un projet de loi de crédits déposé au Parlement.

Le Budget des dépenses du gouvernement du Canada est divisé en plusieurs parties. Commentant par un aperçu des dépenses totales du gouvernement dans la Partie I, les documents deviennent de plus en plus détaillés. Dans la Partie II, les dépenses sont décrites selon les ministères, les organismes et les programmes. Cette partie renferme aussi le libellé proposé des conditions qui s'appliquent aux pouvoirs de dépenser qu'on demande au Parlement d'accorder.

Le *Rapport sur les plans et les priorités* fournit des détails supplémentaires sur chacun des ministères ainsi que sur leurs programmes qui sont principalement axés sur une planification plus stratégique et les renseignements sur les résultats escomptés.

Le *Rapport sur le rendement* met l'accent sur la responsabilisation basée sur les résultats en indiquant les réalisations en fonction des prévisions de rendement et les engagements à l'endroit des résultats qui sont exposés dans le *Rapport sur les plans et les priorités*.

Le Budget des dépenses, de même que le budget du ministre des Finances, sont le reflet de la planification budgétaire annuelle de l'État et de ses priorités en matière d'affectation des ressources. Ces documents, auxquels viennent s'ajouter par la suite les Comptes publics et les rapports ministériels sur le rendement, aident le Parlement à s'assurer que le gouvernement est dûment comptable de l'affectation et de la gestion des fonds publics.

©Ministre des Travaux publics et Services gouvernementaux Canada
— 2003

Ce document est disponible en médias substitués sur demande.

Ce document est disponible sur le site Web du SCT à l'adresse suivante : www.tbs-sct.gc.ca.

En vente au Canada chez votre libraire local ou par la poste auprès des
Éditions du gouvernement du Canada – TPSGC
Ottawa, Canada K1A 0S9

N° de catalogue BT31-4/76-2003
ISBN 0-660-62443-5



Cour canadienne de l'impôt

Rapport sur le rendement

Pour la période se terminant
le 31 mars 2003



Transport Canada

Performance Report

For the period ending
March 31, 2003

DEC 1 2003

Canada

ESTIMATES

The Estimates Documents

Each year, the government prepares Estimates in support of its request to Parliament for authority to spend public monies. This request is formalized through the tabling of appropriation bills in Parliament.

The Estimates of the Government of Canada are structured in several parts. Beginning with an overview of total government spending in Part I, the documents become increasingly more specific. Part II outlines spending according to departments, agencies and programs and contains the proposed wording of the conditions governing spending which Parliament will be asked to approve.

The *Report on Plans and Priorities* provides additional detail on each department and its programs primarily in terms of more strategically oriented planning and results information with a focus on outcomes.

The *Departmental Performance Report* provides a focus on results-based accountability by reporting on accomplishments achieved against the performance expectations and results commitments as set out in the spring *Report on Plans and Priorities*.

The Estimates, along with the Minister of Finance's Budget, reflect the government's annual budget planning and resource allocation priorities. In combination with the subsequent reporting of financial results in the Public Accounts and of accomplishments achieved in Departmental Performance Reports, this material helps Parliament hold the government to account for the allocation and management of funds.

©Minister of Public Works and Government Services Canada — 2003

This document is available in multiple formats upon request.

This document is available on the TBS Web site at the following address: www.tbs-sct.gc.ca.

Available in Canada through your local bookseller or by mail from
Canadian Government Publishing — PWGSC
Ottawa, Canada K1A 0S9

Catalogue No. BT31-4/14-2003
ISBN 0-660-62444-3



Foreword

In the spring of 2000, the President of the Treasury Board tabled in Parliament the document “Results for Canadians: A Management Framework for the Government of Canada”. This document sets a clear agenda for improving and modernising management practices in federal departments and agencies.

Four key management commitments form the basis for this vision of how the Government will deliver their services and benefits to Canadians in the new millennium. In this vision, departments and agencies recognise that they exist to serve Canadians and that a “citizen focus” shapes all activities, programs and services. This vision commits the Government of Canada to manage its business by the highest public service values. Responsible spending means spending wisely on the things that matter to Canadians. And finally, this vision sets a clear focus on results – the impact and effects of programs.

Departmental performance reports play a key role in the cycle of planning, monitoring, evaluating, and reporting results to Parliament and citizens on behalf of ministers. Departments and agencies are encouraged to prepare their reports following principles for effective performance reporting (provided in the *Guide to Preparing the 2003 Departmental Performance Report*: http://www.tbs-sct.gc.ca/rma/dpr/02-03/guidance/gl-ld_e.asp). Based on these principles, an effective report provides a coherent and balanced picture of performance that is brief and to the point. It focuses on outcomes - benefits to Canadians and Canadian society - and describes the contribution the organisation has made toward those outcomes. It sets the department's performance in context, associates performance with earlier commitments, explains any changes, and discusses risks and challenges faced by the organisation in delivering on these commitments. Achievements realised in partnership with other governmental and non-governmental organisations are also discussed. Supporting the need for responsible spending, it links resources to results. Finally, the report is credible because it substantiates the performance information with appropriate methodologies and relevant data.

In performance reports, departments and agencies strive to respond to the ongoing and evolving information needs of parliamentarians and Canadians. The input of parliamentarians and other readers can do much to improve these reports over time. The reader is encouraged to assess the performance reports of organisations according to the established principles, and provide comments to departments and agencies to help them improve in their next planning and reporting cycle.

This report is accessible from the Treasury Board of Canada Secretariat Internet site:
<http://www.tbs-sct.gc.ca/rma/dpr/dpre.asp>

Comments or questions can be directed to:

Results-based Management Directorate
Treasury Board of Canada Secretariat
L'Esplanade Laurier
Ottawa, Ontario K1A 0R5
OR at: rma-mrr@tbs-sct.gc.ca

Transport Canada
Departmental Performance Report
For the period ending
March 31, 2003

Approved

A handwritten signature in dark ink, consisting of a large initial 'D' followed by several loops and a final flourish, positioned above a horizontal line.

Minister of Transport

Table of Contents

Executive Summary	1
Minister's Message	2
1.0 About Transport Canada	3
1.1 Who We Are	3
1.2 Legislative Mandate	3
1.3 Strategic Objectives	4
1.4 A Results-Oriented Organizational Structure	4
1.5 Our Co-delivery Partners	5
2.0 Societal Context	7
2.1 Transportation's Impact	7
2.2 Linking to Government Priorities	8
2.3 <i>Straight Ahead — A Vision for Transportation in Canada</i>	9
2.3.1 <i>Strategic Directions</i>	10
2.4 Transportation Amendment Act (Bill C-26)	12
3.0 Departmental Performance	13
3.1 Contributing to our Strategic Objectives	13
3.2 A Model for Results-Based Performance	14
3.3 An Overview of Departmental Spending	16
3.4 Performance Results by Strategic Direction	17
3.4.1 <i>Marketplace Framework</i>	17
3.4.2 <i>Infrastructure</i>	24
3.4.3 <i>Protection of the Environment</i>	31
3.4.4 <i>Safety and Security</i>	39
3.4.5 <i>Innovation and Skills</i>	55
3.5 Inside Transport Canada — The Management Agenda	58
4.0 Financial Tables	63
5.0 Our Offices	85
Index	86

Executive Summary

Strategic Direction	Performance Highlights
Marketplace Framework <i>(see Section 3.4.1)</i>	<ul style="list-style-type: none"> During the last decades, the transportation system has undergone an enormous evolution, which has resulted in many positive results. Productivity gains in the transportation sector have outpaced those of the economy as a whole by two-to-one. Federal spending on the transportation sector is seeing a general downward trend.
Infrastructure <i>(see Section 3.4.2)</i>	<ul style="list-style-type: none"> The federal airport commercialization initiative is a major success. Canadian airports have been processing almost 90 million scheduled passengers annually. To accommodate this level of activity, more than \$6 billion of private money has been invested in airport capital projects since 1992. At the end of March 2003, Transport Canada had divested 448 of its original 549 ports, saving Canadian taxpayers more than \$122 million.
Protection of the Environment <i>(see Section 3.4.3)</i>	<ul style="list-style-type: none"> By the end of 2002-03, Transport Canada had identified 474 potentially contaminated sites, of which 447 sites have been assessed. Twenty-seven sites are suspected of being contaminated. In the past year, Transport Canada completed 174 environmental assessments in accordance with the <i>Canadian Environment Assessment Act</i>. In 2002, 24 of the 65 new vehicles purchased by Transport Canada were alternative fuel vehicles.
Safety and Security <i>(see Section 3.4.4)</i>	<ul style="list-style-type: none"> Despite increases in traffic, record accident lows were recorded in the aviation and marine modes (the lowest annual totals in 25 years) and on the roads (the fewest casualty collisions in more than 50 years). In rail, reported accidents continued on a five-year downward trend.
Innovation and Skills <i>(see Section 3.4.5)</i>	<ul style="list-style-type: none"> \$30 million is dedicated to Intelligent Transportation Systems (ITS), of which \$4 million has been either spent or committed on ITS innovations. Transport Canada is upgrading equipment and facilities at the Motor Vehicle Test Centre in Blainville, Quebec.

Minister's Message

I am pleased to submit Transport Canada's *Departmental Performance Report* for the period ending March 31, 2003.

The past year was a busy one again for the department. Chief among our accomplishments was *Straight Ahead — A Vision for Transportation in Canada*, which I was proud to release in February 2003. The document contains broad-ranging recommendations on how to ensure Canada has the best transportation system possible over the next decade and beyond, as well as concrete actions to address immediate challenges facing the transportation system.



As you will see in this report, we are already seeing results in the key areas identified in *Straight Ahead*. We are establishing frameworks that foster an environment where competition can thrive, giving Canadians more transportation choices. We are investing in infrastructure to reduce congestion and to allow the transportation system to support the growing needs of the economy.

At the same time, we are making significant progress with the implementation of our second Sustainable Development Strategy, with the aim of mitigating the impact transportation has on the environment and our quality of life. And through smart regulation, harmonization and the promotion of a safety culture, as well as a number of initiatives aimed at enhancing security, we continue to have one of the safest and most secure transportation systems in the world. These results are made possible in large part due to innovative new approaches and technologies, as well as the skills of the workers in what is becoming more and more a knowledge-based sector.

Transportation affects all of us every day — from how long it takes us to get to work to what is available on the shelves of the local store — and it has a significant impact on our economy and our quality of life. I therefore encourage all Canadians to become engaged as we continue to implement our vision of the best transportation system for Canada and Canadians.

A stylized, handwritten signature in dark ink, likely belonging to David M. Collenette. The signature is fluid and cursive, with a large initial 'D' and 'C'.

The Honourable David M. Collenette, P.C., M.P.
Minister of Transport

1.0 About Transport Canada

1.1 Who We Are

Transport Canada is the department responsible for the transportation policies, programs and goals set by the Government of Canada. The department works to ensure that all parts of the transportation system work effectively and in an integrated manner to provide Canadians with a sustainable system that is safe and secure, efficient, and environmentally responsible.

Our Vision . . .


The best transportation system for Canada and Canadians

Our Mission . . .

To develop and administer policies, regulations and programs for a safe, efficient and environmentally responsible transportation system

1.2 Legislative Mandate

In Canada, all levels of government have some responsibility for the country's transportation system. Transport Canada delivers its programs and services under numerous legislative and constitutional authorities. Its focus is on developing a modern and relevant legislative framework that will enhance the safety, security, competitiveness and environmental sustainability of Canada's transportation system.

 A full listing of the legislation administered by Transport Canada can be found on our Web site at www.tc.gc.ca/acts-regulations/listofacts/menu.htm.

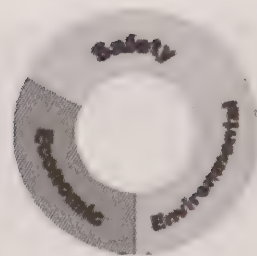
Some of the legislation administered by Transport Canada:

- *Aeronautics Act*
- *Canada Marine Act*
- *Canada Shipping Act*
- *Canada Transportation Act*
- *Canadian Air Transport Security Act*
- *Department of Transport Act*
- *Marine Liability Act*
- *Motor Vehicle Safety Act*
- *Motor Vehicle Transport Act, 1987*
- *Railway Safety Act*
- *Transportation of Dangerous Goods Act, 1992*

1.3 Strategic Objectives

Transport Canada's strategic objectives are to:

- Ensure high standards for a safe and secure transportation system.
- Contribute to Canada's economic growth and social development.
- Protect the physical environment.



1.4 A Results-Oriented Organizational Structure

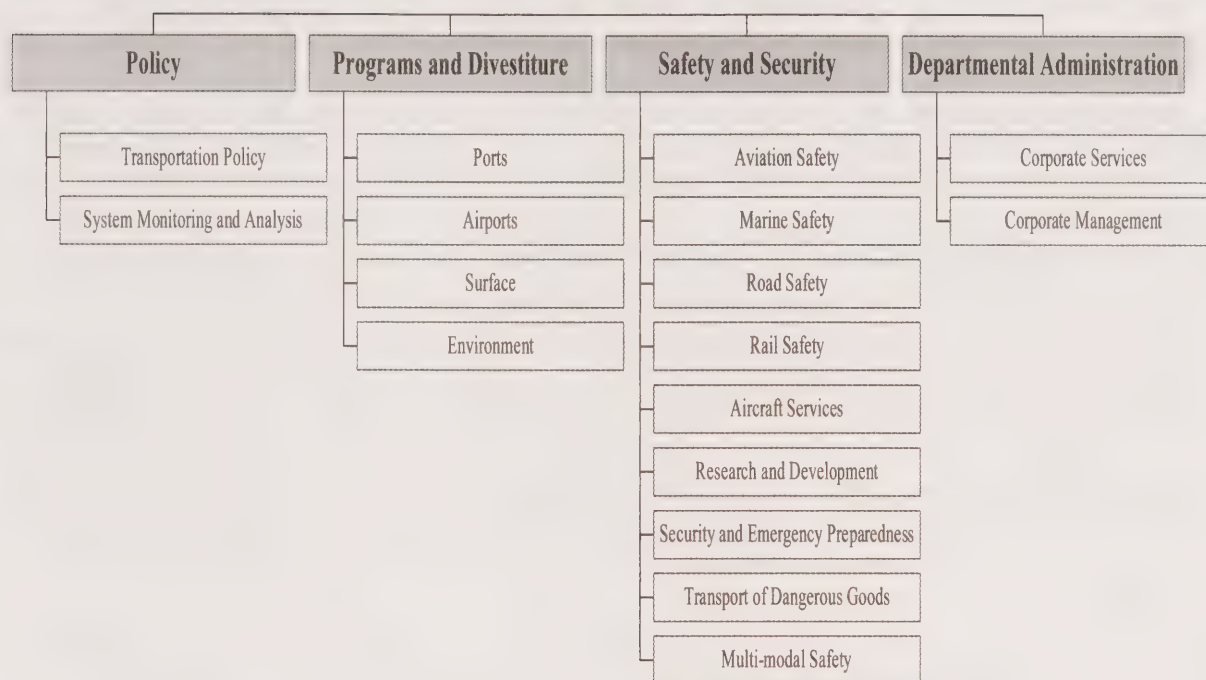
Most issues today require a multi-disciplinary approach — one that considers a broad range of safety, economic and environmental factors. Furthermore, most issues require the partnership and collaborative efforts of many jurisdictions and stakeholders. Decisions must be carefully weighed and debated to ensure an optimum balance between competing interests. This is because actions required to achieve results in one area can have profound repercussions in other areas.

To respond to the complex national transportation agenda, Transport Canada uses a matrix approach to management. The matrix defines accountabilities for leadership on an organizational and functional basis. This approach ensures that results are the focus of departmental planning and reporting and that results are delivered in an integrated manner that still respects regional differences.

Organizationally, the department is divided into four headquarters groups led by Assistant Deputy Ministers, and five regions, led by Regional Directors General. Departmental headquarters also include Communications, General Counsel and the Offices of the Minister and Deputy Minister. The organizational leads are accountable for the management of their organizations and for the delivery of results as set out in national service line plans.

Functionally, Transport Canada is divided into four business lines, each of which comprises two or more service lines (see following chart). The business lines reflect the department's programs and services and do not mirror the organizational lines exactly. The four business lines cut across the regional organizations to ensure a multi-modal focus that concentrates on shared strategies and results. Business/service lines are the forums for setting national programs, policies and standards. They also provide functional leadership to the regional offices, which were established to help ensure that services are delivered as close as possible to clients and stakeholders.

Transport Canada Business Lines and Services Lines



1.5 Our Co-delivery Partners

Transport Canada works in co-operation with hundreds of other organizations with an interest in transportation issues.

Other federal organizations — whose programs and services may be affected by transportation activities — Agriculture and Agri-Food Canada, Blue Water Bridge Authority, Canada Customs and Revenue Agency, Canada Port Authorities, Canadian Air Transport Security Authority, Canadian Food Inspection Agency, Canadian Nuclear Safety Commission, Canadian Security Intelligence Service, Canadian Transportation Agency, Civil Aviation Tribunal, Department of National Defence, Environment Canada, Federal Bridge Corporation Limited, Fisheries and Oceans Canada, Health Canada, Industry Canada, Infrastructure Canada, Justice Canada, Natural Resources Canada, pilotage authorities, Royal Canadian Mounted Police, Solicitor General of Canada, and the Transportation Safety Board.

Provincial, territorial and municipal governments — particularly concerning the maintenance of the highway system and promotion of road safety, as well as the co-delivery of the Transportation of Dangerous Goods program.

Transportation sector industries — all of which count on the fair application of regulations and the development of policies to enhance the efficiency of the transportation system, for example: Air Canada, Algoma Central Corporation, Association of

International Automobile Manufacturers of Canada, CP Rail, Canadian Equipment, Manufacturers of Aviation Equipment, Canadian National Railway, Canadian Steamship Lines, Canadian Vehicle Manufacturers Association, NAV CANADA, St. Lawrence Seaway Management Corporation, Upper Lakes Group Inc., VIA Rail, and WestJet.

Agencies and associations — with a vested interest in the transportation infrastructure, regulatory regime and safety: Association of Canadian Port Authorities, Air Transport Association of Canada, Association of Regional Railways of Canada, Association québécoise de transport et des routes, Canada Safety Council, Canadian Association of Petroleum Producers, Canadian Airports Council, Canadian Bus Association, Canadian Council of Motor Transport Administrators, Canadian Energy Pipeline Association, Canadian Ferry Operators Association, Canadian Marine Advisory Council, Canadian Ship Owners Association, Canadian Trucking Alliance, Canadian Urban Transit Association, Chamber of Maritime Commerce, Chamber of Shipping of British Columbia, Council of Marine Carriers, Federation of Canadian Municipalities, Motor Coach Canada, Operation Lifesaver, Railway Association of Canada, Shipping Federation of Canada, Transportation Association of Canada, Transport of Dangerous Goods General Policy Advisory Council, Federal-Provincial/Territorial TDG Task Force, unions, and vehicle manufacturers associations.


International organizations — to share information and harmonize transportation regulations — Asia-Pacific Economic Co-operation, European Joint Airworthiness Authorities, International Bridge Authorities, International Civil Aviation Organization, International Labour Organization, International Maritime Organization, International Organization for Standardization, North Atlantic Treaty Organization, National Highway Traffic Safety Administration, Society of Automotive Engineers, Organization for Economic Cooperation and Development, the Summit of the Americas, UN Committee of Experts on the Transportation of Dangerous Goods, UN Economic Commission of Europe Global, World Forum for Harmonization of Vehicle Regulations, International Atomic Energy Agency, U.S. Department of Transportation, U.S. Federal Emergency Management Agency, U.S. Transportation Security Administration, European Civil Aviation Conference, and World Road Association, among others.

2.0 Societal Context

2.1 Transportation's Impact

Transportation plays a fundamental role in our lives, both socially and economically. We rely on all transportation modes — planes, trains, ships, trucks, buses and cars — to take us where we want to go and also to deliver our goods. Did you know?

- In 2002, transportation industries accounted for 4 per cent of the gross domestic product (GDP). Investment in transportation made up 3.3 per cent of the GDP.
- In 2002, 41 per cent of Canada's GDP was directly linked to exports, much of it in merchandise that is transported between Canada and markets in the United States and around the world.
- Total Canada/U.S. merchandise trade in 2002 was \$565 billion, or about \$1.5 billion per day; of this, 65 per cent was by truck and 17 per cent was by rail.
- Total Canadian trade with all countries was \$745 billion in 2002. Of this, 56 per cent (\$417 billion) was by road, 14 per cent (\$103 billion) was by rail, 14 per cent (\$102 billion) was by marine and 10 per cent (\$75 billion) was by air.
- Total energy consumption in the Canadian economy decreased by 0.4 per cent between 2000 and 2001, while energy demand in the transportation sector, which accounts for 34 per cent of the total, fell by 1 per cent.
- Spending on tourism in Canada totalled \$51.8 billion in 2002, of which \$19.9 billion was on transportation. Of the amount spent on transportation, more than one-half was on air travel and one-third was on vehicle transportation.
- The transportation sector is the single largest source of greenhouse gas (GHG) emissions in Canada, accounting for 25 per cent of the total. Of the transportation-related GHG emissions in 2000, road transportation accounted for almost 77 per cent, the aviation sector accounted for 10.3 per cent and rail and marine combined for less than 9.5 per cent.
- The Canadian aerospace industry employs about 90,000 people across the country. Since 1990, the Canadian aerospace industry sales have more than doubled, reaching \$23.2 billion in 2001. This represents a 14 per cent increase over 2000 revenue levels (\$20.3 billion).

 A wealth of information on the state of transportation is contained in the *Transportation in Canada 2002* report, which can be found at www.tc.gc.ca/pol/en/anre/transportation_annual_report.htm.

2.2 Linking to Government Priorities

Transportation contributes to a number of key government priorities, as announced in the 2002 Speech from the Throne:

Building competitive cities and healthy communities

Recognizing a fundamental relationship between economic success and quality of life, the Government of Canada has committed to ensuring that we have competitive cities and healthy communities — and transportation is a vital component. With 80 per cent of Canadians now living in urban areas, we are seeing increases in traffic volumes and the economic, environmental, social and safety implications associated with the resulting congestion. Effective and efficient transportation systems, including modern transportation infrastructure and public transit, will be important to the future vitality of our cities and communities.

Building a healthy environment and tackling the challenge of climate change

With the ratification of the Kyoto Protocol, the Government of Canada has made climate change a national priority and has committed to reducing greenhouse gas (GHG) emissions by 2012. The government is working closely with Canadians and the global community to meet this challenge. Transportation — the largest single contributor to GHG emissions in Canada, accounting for 25 per cent of all emissions — holds the promise of being a big part of the solution to climate change problems, through innovative technologies, strategic investments in infrastructure and changes in individual behaviour.

Making Canada a magnet for talent and investment — a world leader in innovation and learning

In February 2002, the Government of Canada released its Innovation Strategy, which challenges all sectors of the economy to become more innovative and to develop a highly skilled workforce to compete in the global marketplace. To do this, parts of the strategy focus on: improving our research and development performance and finding better ways to create knowledge and bring it to market; finding ways to develop, attract and retain the best and the brightest; and looking at ways to improve business and regulatory policies to support innovation. Transportation will have an important role to play on this agenda in two ways. First, the sector has moved away from its traditional role in the “bricks and mortar” of the old economy and is in many ways firmly entrenched in the new, high-tech economy. Second, as the sector moves \$1 trillion worth of goods a year and employs more than 850,000 people, it is a key enabler of the economy. If we are going to realize this country’s full potential in innovation — if we are going to attract capital investment or simply get new products to market — we need an efficient, modern transportation system, rooted in a skilled and innovative workforce.

Protecting the safety and security of Canadians

The Government of Canada has committed to continuing to work with its stakeholders to ensure the safety and security of Canadians, to remain vigilant and ready to protect Canadians from emerging threats, and to work with the United States and other international stakeholders to address our shared security needs. As we continue to move forward from the impact of the September 11, 2001 terrorist attacks, we need to continually work to ensure the transportation system is safe and secure, while balancing that requirement with our need for an open and efficient system in support of trade and our economic well-being.

These government priorities are reflected in the new vision for transportation document released by the Minister of Transport in 2003. The guiding principles and strategic directions outlined in the document are discussed in Section 2.3 below.

2.3 *Straight Ahead — A Vision for Transportation in Canada*

On February 25, 2003, the Minister of Transport released *Straight Ahead — A Vision for Transportation in Canada*. The document, which is the result of extensive consultations, sets out the policy framework that will allow the transportation system to successfully meet the economic, social and environmental needs of the next decade and beyond.

Straight Ahead provides the vision, the policy framework and principles that will guide the Government of Canada's transportation decisions in key areas such as marketplace policies, strategic infrastructure investments and initiatives in support of the broader government agenda on safety and security, competitive cities and healthy communities, climate change and innovation and skills.

The Government of Canada's vision of a sustainable transportation system for Canada is guided by the following principles:

- Highest practicable safety and security of life and property — guided by performance-based standards and regulations when necessary.
- Efficient movement of people and goods to support economic prosperity and a sustainable quality of life — based on competitive markets and targeted use of regulatory and spending interventions.
- Respect for the environmental legacy of future generations of Canadians — guided by environmental assessment and planning processes in transportation decisions and selective use of regulatory and spending interventions.
- User pricing that better reflects the full costs of transportation activity, and transportation infrastructure decisions that meet user needs — based on governance models that provide for stakeholder involvement and transparency.
- Reasonable access to the national transportation system by Canada's remote regions.
- Accessibility in the national network without undue obstacles for persons with disabilities.

- Co-ordinated and harmonized actions across all modes of transport in support of inter-modality and to achieve modal neutrality.
- Partnerships and collaboration among governments and with the private sector for an integrated, coherent transportation policy framework, taking into account the respective jurisdiction, role and responsibilities of all participants.

2.3.1. Strategic Directions

The five strategic directions laid out in *Straight Ahead* are described below.

Marketplace framework

Market competition is the foundation for the framework presented in *Straight Ahead*. Experience has shown over time that a reliance on market forces yields real and lasting benefits — for taxpayers, users, communities, and for the economy as a whole. Commercialization and privatization have proven their worth, as witnessed by the success of airports and ports, the St. Lawrence Seaway, air navigation services and the Canadian National Railway. Productivity has increased — by an average of 2.5 per cent per year in the 1990s — and costs have decreased — annual transport costs fell by more than \$13 billion in the last two decades.

Building on this success, the Government of Canada proposes to fine-tune this policy approach to stimulate further competition and efficiency where needed, based on the belief that the transportation system of tomorrow should remain largely market-driven, where government sets a competitive framework and intervenes only as a last resort. We must also rethink the way we view the national transportation system. We can no longer look at it as a patchwork of parallel and competing modes, but as a single, interconnected network that links Canada's regions to each other and to world markets in a seamless, integrated manner.

Infrastructure

Since 1993, the Government of Canada has invested more than \$8 billion to improve the country's infrastructure, much of it related to transportation. The government will continue to make strategic infrastructure investments in support of competitiveness, sustainable growth and inter-modality, particularly to reduce congestion in our cities and bottlenecks in our trade corridors. A strong emphasis will be placed on making these investments in partnership with other levels of government and the private sector. This will include initiatives addressing urban transportation needs, such as public transit, and trade and passenger corridors, while remaining sensitive to the needs of rural and remote areas.

Protection of the environment


The Government of Canada is committed to fostering better environmental performance from the transportation sector. The transportation sector will be expected to assume its share of the responsibility to meet Canada's international obligations on climate change. In collaboration with others, the government will continue to address the environmental impact of transportation. It will promote respect for the environment as a criterion in transportation planning, find ways to implement Canada's environmental obligations, and curb pollution in the transportation sector, such as through the adoption of advanced technology vehicles, the use of less greenhouse-gas intensive fuels and the finding ways to encourage increased efficiency of freight transportation.

Safety and security

With one of the safest and most secure transportation systems in the world, Canada will continue to maintain its leadership. Safety and security will remain the cornerstones of Canada's transportation policy. A safe and secure transportation system is an essential element of the Government of Canada's commitment to protect the health and well being of Canadians. It is also essential for the efficient flow of goods within Canada and with our trading partners. Starting from a position of strength, we enhanced our system with swift and effective action following the tragic events of September 11, 2001, to reinforce safety and security across all modes of transportation. We will continue to build on those efforts to further promote the safety and security culture within the transportation community.

Innovation and skills

To achieve the vision laid out in *Straight Ahead*, we will need a highly innovative sector, driven by a highly skilled workforce. There is demand in the transportation sector for people with diverse and complex skills, more than what has traditionally been associated with transportation. We need to find ways to let people know what opportunities are available in this sector, and to attract them to pursue careers in this field. The transportation sector needs to increase its commitment to research and development through partnership-based research and development projects. Innovation in the transportation sector, including the development of Intelligent Transportation Systems, is essential not only to maintain the sector's own growth and competitiveness but also to contribute to national priorities like greenhouse gas reduction, safety and security and improve the quality of life in cities.

 *Straight Ahead — A Vision for Transportation in Canada* is available on our Web site at www.tc.gc.ca/aboutus/straightahead/menu.htm.

2.4 Transportation Amendment Act (Bill C-26)


As the first step to fulfilling a number of commitments set out in *Straight Ahead — A Vision for Transportation in Canada*, the Government of Canada introduced the Transportation Amendment Act (Bill C-26), which contains a series of amendments to the *Canada Transportation Act* (CTA), to fine-tune the legislation's provisions. The proposed amendments reflect broad consultations with industry, stakeholders, provinces and territories. They include responses to many of the recommendations that came out of reports of the Canada Transportation Act Review Panel and the Independent Transition Observer on Airline Restructuring.

For the air industry, the amendments focus on: improving transparency in advertising airfares; better public access to the terms and conditions associated with airfares; and enhancing competition without causing hardship to air carriers. The amendments extend an existing provision that gives the Canadian Transportation Agency authority to investigate and address unreasonable fares and cargo rates on monopoly air routes in Canada, and to create conditions to allow new and existing Canadian carriers to expand in the domestic market while protecting the public interest.

Amendments regarding railway transportation include: improving the existing shipper protection regime for rail customers; dealing with noise issues; modifying current provisions governing disposition of railway lines; improving the policy environment for passenger rail; and altering the conditions for applications for final offer arbitration. The amendments will also provide an approval mechanism for the construction or alteration of international bridges and tunnels.

As a clear signal of the new prominence that will be given to environmental issues in Canada's future transportation policies, Bill C-26 proposes to enshrine the Government of Canada's commitment to environmental responsibility in the National Transportation Policy declaration set out in the act. Finally, the bill would create a new VIA Rail Canada Act to put VIA Rail on the same legislative footing as most other Crown corporations, since separate legislation was not developed for the corporation when it was established in 1977.

Many of the key initiatives discussed in this report respond to the recommendations of the *Canada Transportation Act* Review Panel of 2001. The panel was comprehensive in its recommendations, as well as precise on the requirement for specific actions. The Government of Canada has analyzed the proposals and reviewed the perspectives of all stakeholders, including those of other governments. Conclusions reached following these consultations are reflected in the proposed actions.

 More information on Bill C-26 is online at www.parl.gc.ca/LEGISINFO/index.asp?Lang=E&Chamber=C&StartList=2&EndList=200&Session=11&List=toc&query=3360&Type=0&Scope=I&query_2=N.

3.0 Departmental Performance

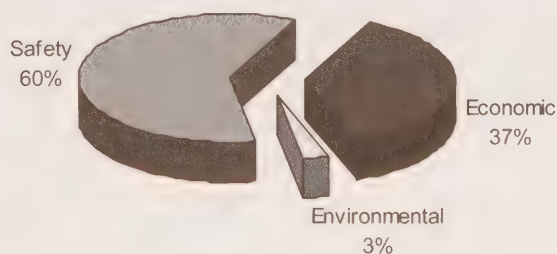
3.1 Contributing to our Strategic Objectives

Transport Canada's Strategic Objectives		
<i>Ensure high standards for a safe and secure transportation system</i>	<i>Contribute to Canada's economic growth and social development</i>	<i>Protect the physical environment</i>
2002-2003 Net Resource Spending by Strategic Objective ¹		
\$750 million	\$466 million	\$36 million

Strategic Directions <i>Straight Ahead — A Vision for Transportation in Canada</i>		
Safety and Security <i>(see Section 3.4.4)</i>	Marketplace Framework <i>(see Section 3.4.1)</i>	Protection of the Environment <i>(see Section 3.4.3)</i>
	Infrastructure <i>(see Section 3.4.2)</i>	
	Innovation and Skills <i>(see Section 3.4.5)</i>	

1 The linking of our 2002-2003 net resource spending to the strategic objectives is based on a reasonable approximation, to provide the reader with a sense of the magnitude of spending devoted to the achievement of outcomes. Note that Crown corporations have been included in the economic objective.

Resources by Strategic Objective



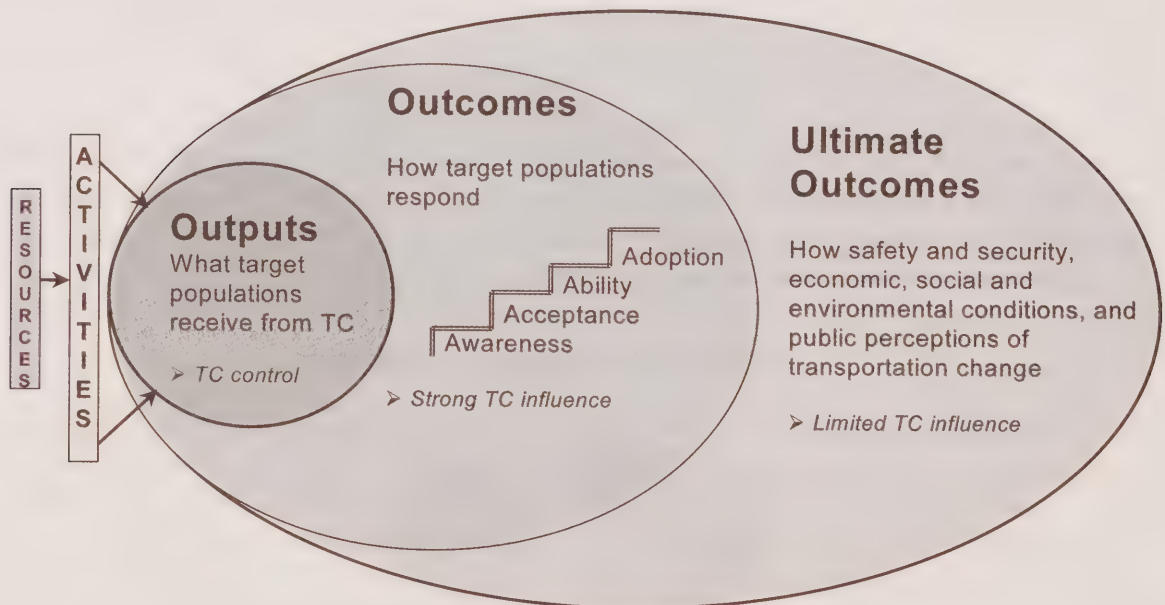
3.2 A Model for Results-Based Performance

Transport Canada has adopted the Spheres of Influence performance logic model, which is illustrated below. The department's performance is based on three levels of results. Each level builds on the previous one, beginning with the operational and management activities and outputs, which lead to behavioural outcomes, and then to the high-level ultimate outcomes that impact Canadians.

By establishing a results chain that explains the department's contribution to outcomes, the model helps address the question of attribution. Because Transport Canada's strategic objectives — safety, economic, environmental — are not exclusively within the department's control, the logic model allows the identification of key behaviours the department can influence to achieve results.

Progress in developing and refining the performance measures and related data sources is considered a work in progress. The long-term policy framework laid out in the *Straight Ahead* document, as well as possible revisions to the Planning, Reporting and Accountability Structure (PRAS) framework from the Treasury Board Secretariat, may impact on the performance measurement regime that is currently in place at Transport Canada.

Spheres of Influence Model

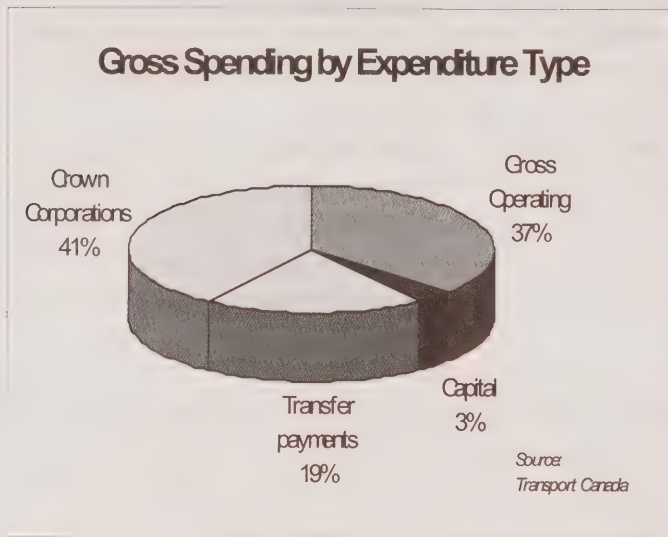


The following table provides the Ultimate Outcomes and a sample of the performance indicators associated with our strategic objectives:

Strategic Objective	Ultimate Outcome	Indicators of Progress ¹
Ensure high standards for a safe and secure transportation system	<ul style="list-style-type: none"> • Protection of life, health, environment and property. • High confidence in the safety and security of the transportation system. 	<ul style="list-style-type: none"> • reduced accident rate • increased compliance rate • high public confidence in travel • stakeholder understanding of safety benefits and issues • reduced security risks • a regulated community that is engaged and well-informed
Contribute to Canada's economic growth and social development	<p>An integrated and inter-modal transportation system that is:</p> <ul style="list-style-type: none"> • efficient, effective, viable, affordable and accessible; • responsive to users and to communities; and • competitive and harmonized, both domestically and internationally. 	<ul style="list-style-type: none"> • service and price levels • current and prospective viability of system components • trends in operational costs • cost to taxpayer • community and user satisfaction with price and service • benefits to industry and consumers from improved harmonization
Protect the physical environment	<ul style="list-style-type: none"> • Environmentally sustainable transportation system for Canadians. • Reduction of greenhouse gas emissions and pollution from the transportation sector. • Prevention and mitigation of environmental damage from transportation activities. 	<ul style="list-style-type: none"> • increased public awareness of the environmental impact of transportation activities • increase in the use of more energy-efficient vehicles • reduction in annual vehicle kilometres • reduced GHG emissions and other air pollutants from transportation sources
¹ This list is not intended to be an exhaustive list of all current and/or future indicators.		

3.3 An Overview of Departmental Spending

Transport Canada's gross spending for fiscal year 2002-2003 totalled \$1.6 billion, as described below.



The largest portion of spending — approximately \$664 million or 41 per cent — was directed to Crown corporations. The Canadian Air Transport Security Authority received \$259 million, VIA Rail \$256 million, and the remaining amount was paid to Marine Atlantic Inc., the Queen's Quay West Corporation, the Old Port of Montreal Corporation Inc., and the Jacques Cartier and Champlain Bridges Inc.

Gross operating costs represented 37 per cent of total spending, with expenditures of \$602 million. Of this amount, 61 per cent was spent on employee salaries and statutory benefits, while the balance was spent on other costs such as professional services related to informatics, training and education, and items such as travel, maintenance and utilities. Approximately 64 per cent of Transport Canada's operating costs were funded through the collection of respendable revenues.

A further \$317 million, or 19 per cent, was spent on grants and contributions (transfer payments). Some of the more significant items included:

- \$49 million for the Northumberland Strait Crossing subsidy payment;
- \$41 million for contributions to provinces toward highway improvements;
- \$32 million for the Airports Capital Assistance Program;
- \$26 million for the Strategic Highway Infrastructure Program – Highway component;
- \$25 million for contributions to airlines for security enhancements to aeroplane cockpits;
- a \$23 million grant to the Province of British Columbia for freight and passenger ferry services; and
- \$22 million for the Port Divestiture Fund.

Transport Canada's capital project spending involved \$56 million, only 3 per cent of total gross spending, and involved various maintenance and environmental projects.

3.4 Performance Results by Strategic Direction

Transport Canada is contributing to the achievement of its strategic objectives through the pursuit of the policy objectives and strategic directions outlined in the recently released *Straight Ahead — A Vision for Transportation in Canada*.

Accordingly, the performance results presented in this report are categorized according to the five *Straight Ahead* strategic directions:

- Marketplace Framework
- Infrastructure
- Protection of the Environment
- Safety and Security
- Innovation and Skills

3.4.1 Marketplace Framework

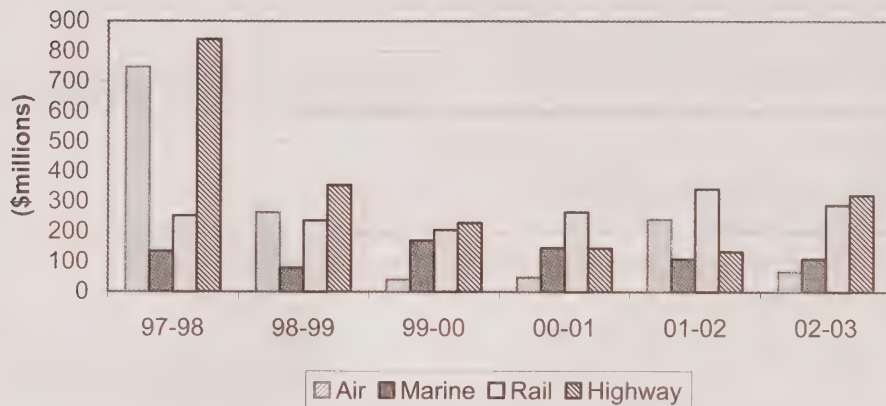
Transportation policy must provide market frameworks that allow carriers and infrastructure providers to adapt, innovate, remain competitive, and serve the public.

To contribute to Canada's economic growth and social development, Transport Canada believes that transportation policy must provide the market frameworks that allow carriers and infrastructure providers to adapt, innovate, remain competitive and serve the public.

During the last two decades, the transportation system has undergone an enormous evolution, and the changes in transportation policy have resulted in many positive spin offs. Productivity gains in the transportation sector have outpaced those of the economy as a whole by two-to-one. The result has been a decline in real costs to shippers and travellers of \$10 billion. The privatization and commercialization of many of our largest and most important transportation facilities have been rewarded with unprecedented improvements in efficiency and the availability of market capital to expand and upgrade this infrastructure. Since 1992, \$6 billion has been invested in airport capital improvements at national airports system (NAS) airports. And port authorities plan to invest almost \$700 million on capital projects over the next five years.

In addition, Government of Canada spending on the transportation system is in a general downward trend. Direct subsidies, grants and contributions dropped to \$789 million in 2002-03 — almost \$120 million less than the year before (see Figure 1).

Figure 1 : Direct Federal Subsidies, Grants and Contributions by mode, 1997/98 to 2002/03



Source: *Transportation in Canada 2002, Annual Report, TP 13198*

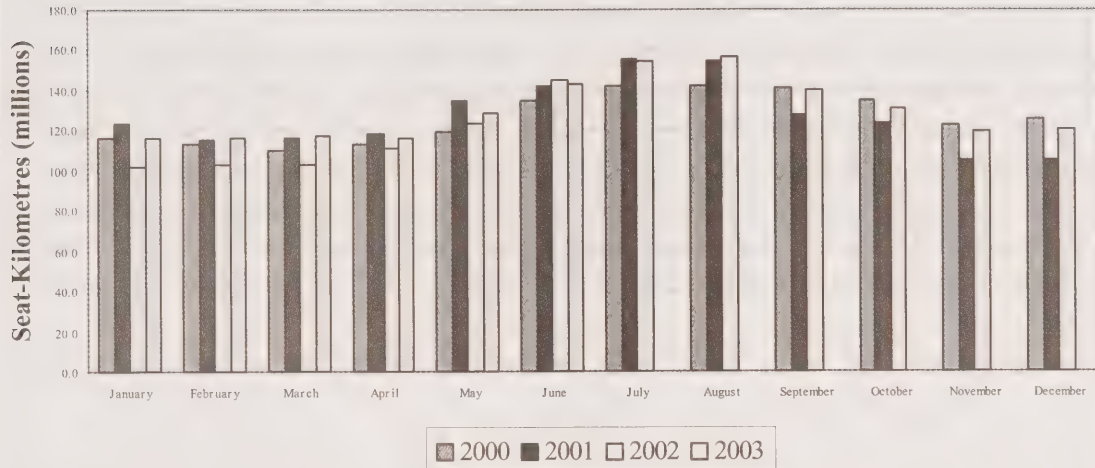
At the same time, despite progress and advances in many areas, 2002-03 must be acknowledged as a difficult year for many parts of the transportation sector. Traffic was down in many areas, particularly in the air sector, which is still adapting to the new security imperatives resulting from the terrorist attacks of September 11, 2001. Yet the industries are showing a great deal of resiliency, and Transport Canada undertook a number of initiatives to contribute to the development of the sector, which are discussed below.

1. Air Industry

The Canadian airline industry continued in a state of flux following the events of September 11, 2001, which undoubtedly had the largest impact on the aviation industry in 2001 and 2002. Further uncertainty was created early in 2003 with the war in Iraq and the outbreak of Severe Acute Respiratory Syndrome (SARS) in Toronto. The subsequent downturn in air traffic had a significant affect on the financial stability of Canada's airlines and on the air travel sector as a whole. The combination of decreasing traffic and revenues, high fuel prices, high costs and competition from low-fare airlines forced Air Canada in April 2003 to seek creditor protection under the *Companies' Creditors Arrangement Act*.

Figure 2 sets out the daily seat-kilometres, by month, for the domestic air sector for 2000-03. It shows the significant impact of September 11, 2001 on domestic traffic, with a steady recovery in 2002. However, the June 2003 figures show a decrease of two per cent in domestic capacity, mostly as a result of Air Canada's restructuring of its network, although generally other carriers are picking up the capacity Air Canada has cut back.

**Figure 2 : Daily Scheduled Seat-Kilometres
Domestic Sector**




Source: *Back Associates Official Airline Guide* and airline timetables

On September 22, 2001, the Government of Canada assumed short-term indemnification for third-party war and terrorism liabilities for essential aviation service providers, including airlines, airports and NAV Canada. In June 2002, this was extended to new entrants on terms equivalent to those for existing essential air service operators in Canada, to facilitate diversification and further promote competition in the Canadian air industry. The indemnity continues to be in force, for renewable periods of sixty days, while the government continues to work with international insurers and the International Civil Aviation Organization to reach a more stable, longer-term solution. The government also wound down its program compensating Canadian air carriers and specialty air operators for the closure of airspace following the 2001 terrorist attacks. Payments totalling \$99 million were completed by May 2002.

Air Canada's dominance of the domestic market, which had grown to 79 per cent of the domestic capacity following the failure of Canada 3000 in November 2001, has since decreased, reaching a level of 66 per cent by April 2003. Most of the decrease in Air Canada's share can be explained by the continued expansion of service by WestJet, the establishment of a domestic charter program by Skyservice Airlines, the reintroduction of service in Atlantic Canada by CanJet and the start-up of a new airline, Jetsgo. Air Canada's share of the domestic market is expected to decline further as the new entrants and other airlines continue to expand.

In international air transportation, Canadian and foreign operators struggled, but traffic had been returning to normal levels during 2002. International routes, however, particularly those serving Asia, were severely affected by the SARS outbreak, which began in February 2003. As a result, international travel has decreased by 15 per cent to 20 per cent below 2002 levels, and airlines have been

reporting sharply reduced advanced bookings for the summer months. Because of this, Transport Canada is currently forecasting that a recovery in traffic — in both the domestic and international sectors — will not occur until 2005 at the earliest.

In September 2002, the Minister of Transport released the final report of the Independent Transition Observer on Airline Restructuring, which included long- and short-term recommendations directed at the Government of Canada to promote a healthy, competitive airline industry. The observer had been appointed following Air Canada's acquisition of Canadian Airlines to examine the impact of airline restructuring on Canadian consumers, urban, rural and remote communities, travel agents and airports and airlines and their employees.  The final report is available online at

www.tc.gc.ca/pol/en/Airpolicy/restructuring/Airline_Restructuring_Menu_Page.htm.

In May 2002, a new air policy was announced for international scheduled air services, eliminating the traffic threshold of 300,000 one-way scheduled passenger trips per year, and allowing Canadian carriers to apply to operate scheduled international air services regardless of the size of air travel markets. The new policy encourages competition, innovation and growth in the Canadian airline industry and promotes international travel options for Canadian consumers. As a result of this change, during 2002, Air Transat received designations to serve Portugal, Belgium, the Netherlands, Ireland, Italy and Poland.

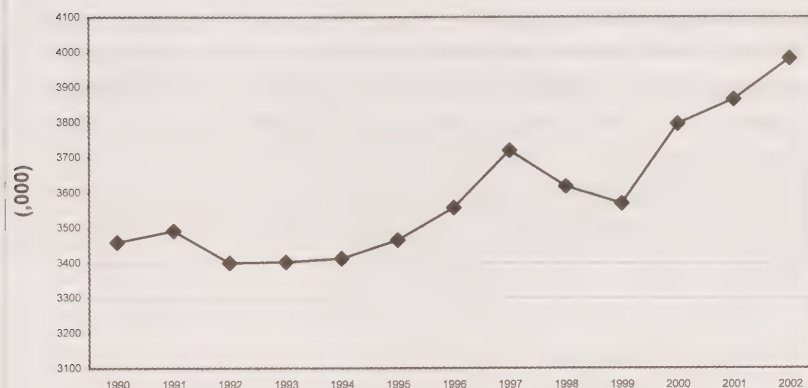
The Government of Canada has committed to continue the gradual liberalization of Canada's bilateral air agreements, using the 1995 Canada-United States Open Skies agreement as a guide. During 2002-03, Canada reached new bilateral air agreements with Hong Kong, Switzerland, Italy and the Czech Republic, providing greater freedom for airlines to serve these markets, which is expected to lead to increased services for travellers and shippers.

In May 2003, the Canada-U.S. Agreement on Air Transport Pre-clearance came into effect. The new agreement modernizes the regime under which pre-clearance is provided, and formalizes in-transit pre-clearance at Vancouver International Airport to allow Canada's airlines to market a more streamlined service to passengers, including foreign passengers. It also sets the stage for the introduction of in-transit pre-clearance at Calgary, Montreal and Toronto, although these airport authorities have no immediate plans to do so.

2. Surface Transportation

As illustrated in Figure 3, VIA Rail carried 3,981,000 passengers in 2002, more than in any year since 1988. At the same time, it reduced its requirement for government operating funding by \$17 million, as illustrated in Figure 4. Since 1990, VIA Rail has consistently relied less on government funding for its operations, with 2002 representing a record low subsidy of \$153.7 million.

**Figure 3: VIA Rail - Total Passengers Carried
1990-2002**



**Figure 4 : Government Operating Funding
to VIA Rail 1990-2002**



Track and signalling improvements between Ottawa and Montreal were completed in fall 2002 and are enabling VIA Rail to provide a much faster service, trimming up to 25 minutes for a best-trip time of one hour and 35 minutes. The corporation has also upgraded passenger stations and facilities in Moncton, Campbellton, Halifax, Kingston, Kitchener, Brantford Prince George, Thomson and Jasper, and built new stations in London and west Ottawa.

VIA Rail acquired 139 new Renaissance rail cars in 2000, which are being modified to improve their accessibility and safety, thereby expanding the fleet by one-third. The new cars were introduced on the overnight service between Toronto and Montreal in June 2002, and on the day service between Quebec City, Montreal and Ottawa in 2002. The cars will start service between Montreal and Halifax in summer 2003. In the Windsor-Quebec City corridor, VIA Rail completed the

refurbishment of the VIA-1 cars to help meet the strong and growing demand for this service, which increased by 10 per cent in 2002. VIA has completed the refurbishment of five self-propelled rail diesel cars, which are used in regional and remote services in British Columbia and Northern Ontario. VIA Rail also acquired five specialized passenger cars from B.C. Rail for use in Western Canada.

In response to commitments made in 2000, the Government of Canada hired an independent monitor to report on the performance of the grain handling and transportation system. The monitoring program is helping stakeholders track the performance of the system and providing vital information for government decision-making. The report for 2001-02, which was released in April 2003, contains highlights regarding:

- improvements to the Canadian Wheat Board's tendering program, which contributed to savings of \$40.9 million in the 2001-02 crop year;
- efficiency gains in port operations, which reduced the time vessels spent in West Coast ports by 17 per cent, to 4.9 days; and
- continued elevator rationalization, with 500 licensed primary and process elevators operating in Western Canada, down 281 from the previous year.

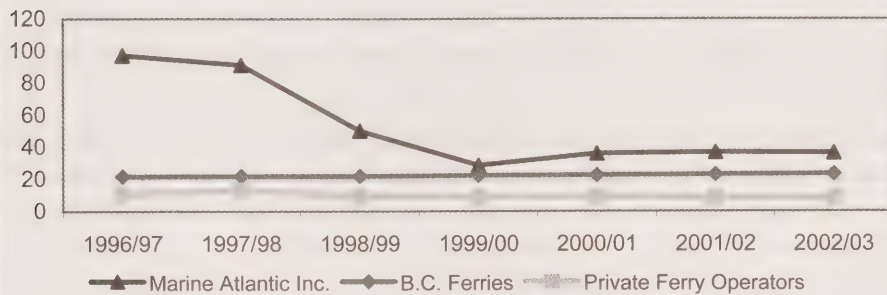
 The report is available online at www.tc.gc.ca/pol/en/rail/monitoring/menu.htm.

3. Marine Transportation

The National Marine Policy (1995) has resulted in streamlined ferry programs as the Government of Canada established a commercial framework for the provision of marine transportation services. The framework placed greater reliance on the private sector to operate ferry services, which resulted in efficiencies and a reduction in subsidies. Because there is still opportunity for further efficiencies and savings, the government will continue to explore options to reduce costs and to achieve greater efficiency through new ways of doing business.

Figure 5 shows that subsidies to Marine Atlantic Inc., the federal Crown corporation providing constitutionally mandated ferry services between Newfoundland and Labrador and Nova Scotia, have decreased to about \$36 million in 2002-03, from almost \$100 million in 1996-97. These reductions were possible because some routes were commercialized, transferred to Newfoundland and Labrador, or terminated as a result of the opening of the Confederation Bridge. Figure 5 also tracks subsidies to various private sector ferry operators, including Groupe CTMA Associés, Northumberland Ferries Ltd. and Bay Ferries Ltd. It shows that federal subsidies to private ferry operations in Atlantic Canada have decreased somewhat over this same period, largely due to the phasing out of operating subsidies to Bay Ferries in 2000-01 and capital subsidies in 2002-03. The B.C. Ferry Corporation continues to receive an indexed annual grant.

**Figure 5 : Federal Subsidies to Ferry Operators
1996/97 - 2002/03
(\$millions)**



Source: CMA Review Guidance Document, Transport Canada

In September 2002, Canada signed the new International Convention on Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage. This new convention establishes a liability and compensation regime for oil spills when carried as fuel in ships' bunkers; current international regimes do not include spills from vessels other than tankers. The convention establishes the liability of the ship owner and requires the registered owner of any ship over 1,000 gross registered tonnes engaged in international voyages to maintain insurance or other financial security in the event of an oil spill from the ship's bunkers.

4. Accessibility

Federal transportation policy seeks to provide accessibility to the national transportation network without undue obstacles for persons with disabilities and unique needs, such as seniors. In 2002-03, Transport Canada continued to develop its Access to Travel web site by renewing and developing partnerships with provinces, territories and not-for-profit organizations. This has contributed significant data for the site on local and regional accessible transportation services across Canada. Statistics indicate an average of 1,350 hits per day.

An evaluation performed in 2001-02 found that awareness of the Intercity Bus Code of Practice, which pertains to accessible service, was low among the target population of seniors and persons with disabilities. As a result, under the lead of the Canadian Bus Association and in cooperation with bus companies and persons with disabilities, Transport Canada participated in the development of an advertising campaign to increase awareness of the code and to encourage and improve travel for seniors and persons with disabilities.

3.4.2 Infrastructure

Ensuring the necessary level of investment in Canada's transportation system is essential in a globalized world and in our increasingly urbanized society. The federal government plays a key role in creating an appropriate environment to encourage investments in transportation infrastructure that serve the national interest and enhance the quality of life in our communities.

The Government of Canada has commercialized many parts of the transportation system, including most ports and airports — a policy which has proven to be very successful. In *Straight Ahead*, the government reaffirmed its commitment to maintain a climate conducive to infrastructure investment. It also committed to completing the commercialization and divestiture of ports and airports wherever possible, and to fine-tune the governance regimes in which the commercialized entities conduct business. In addition, it recognized the necessity of continued selective and strategic investments in support of an efficient, safe and environmentally responsible transportation system.


1. Air

The federal airport commercialization initiative has been a major success. Canadian airports have been processing almost ninety million scheduled passengers annually. Each day, more than 233,000 passengers rely on Canadian airports for business and leisure travel. To accommodate this level of activity, more than \$6 billion of private money has been invested in airport capital projects since 1992. The results speak for themselves — airports create \$34 billion each year in total economic activity; airports generate over 304,000 jobs in Canada, with 143,000 jobs at airports and 161,000 jobs in local communities; and airports generate about \$4 billion in tax benefits.

National Airports System Airports

At the end of March 2003, Prince George, British Columbia, was the last of the 26 National Airports Systems (NAS) airports to be transferred to local control. The divestiture of these airports has enabled communities to take greater control of their airports, reduce costs, and attract new and different types of business. As a result, airport facilities have been improved, airports are run in a more business-like manner and services to communities are better tailored to local requirements. Transport Canada continues to regulate the safe provision of air navigation facilities and services at these airports and other airports across the country.

In March 2003, the Minister of Transport introduced the proposed Canada Airports Act, the purpose of which is to enhance accountability through increased transparency and timely disclosure. The proposed act is the culmination of extensive studies and stakeholder consultations and is the government's response to numerous

recommendations for greater clarification of the roles and responsibilities of Canada's major airports and of the federal government.  Information on the proposed Canada Airports Act is available online at www.parl.gc.ca/LEGISINFO/index.asp?Lang=E&query=3366&Session=11&List=toc

Some members of the airport and aviation communities are of the view that the amount of rent charged to NAS airport authorities threatens their long-term financial viability and impacts other areas of the air industry. On the other hand, the Auditor General in October 2003 expressed the view that the Government of Canada may not be collecting enough rent. As a result, Transport Canada is undertaking a review of the current rent policy for the leased NAS airports to examine: the impact of rent on the financial viability of both airports and the domestic airline industry; how best to determine that taxpayers are receiving fair value for the assets leased to airport authorities; and how the Canadian airport transfer experience compares to international initiatives. Stakeholder consultations have been conducted to ensure that the airport rent policy balances the interests of all involved, including the air industry, the Canadian taxpayer and the traveling public.

In 2003, the Toronto, Vancouver, Calgary, Montreal, Edmonton, Ottawa, Winnipeg, Halifax and Victoria airport authorities will be paying rent estimated at \$250 million; of this, the first four authorities will pay 95 per cent. By the end of 2002, the Government of Canada had collected just under \$1.4 billion from the transferred airport authorities. Of the transferred airports, Quebec, Thunder Bay, St. John's, Regina and Saskatoon are scheduled to begin paying rent between 2004 and 2006. London Airport is scheduled to begin paying rent between 2010 and 2014, and the remaining NAS airports are scheduled to pay rent after 2016.

To improve the oversight of NAS airports' compliance with leases, Transport Canada has undertaken a more rigorous monitoring approach and more consistent national treatment while at the same time remaining sensitive to airport-specific terms and conditions. This approach also serves to identify and resolve, at an early stage, issues and problems of both a local and national nature.

Non-National Airport System Airports

During 2002-03, the ownership of two airports (Rimouski, Québec and Rivière-du-Loup, Québec) was transferred, bringing the total number of airports transferred to 124 as at the end of March 2003. This represents 90 per cent of the non-NAS airports. Transport Canada continues to operate 13 remote airports. Approval has been obtained to extend the airports divestiture program to March 2005.


In August 2002, the department completed an evaluation of the Labrador Coast Airstrips restoration program, covering 13 coastal airstrips. The key findings are as follows:

- the program remains relevant in terms of federal and departmental priorities, serving essential community needs;
- program funding increases the life of airport assets and enables the level of safety to be maintained; and
- there are currently limited or no cost-effective alternatives to the Labrador Coast Airstrips Restoration Program.

Under the Airports Capital Assistance Program (ACAP), airports may apply for funding for capital projects related to safety, asset protection and operating cost reduction. To be eligible, an airport must receive regularly scheduled passenger service, meet airport certification requirements and not be owned by the Government of Canada. Airports that are required to provide aircraft emergency intervention services as the result of new regulations are now also eligible to apply for funding for appropriate capital projects. During 2002-03, there were 52 projects at forty airports approved for funding (total actual program expenditures totalled \$32.9 million). In preparation for the renewal of ACAP, a program evaluation will be undertaken in 2003-04.

Transport Canada conducted a compliance audit of selected ACAP projects initiated between 1997 and 2000. In all the ACAP projects examined, both the applicant and the airport met the stipulated eligibility requirements. The contribution agreements also adhered to the policy governing cost-sharing arrangements. In addition, the recipients provided evidence of their inability to finance the proposed capital expenditures from operating revenues. The audit did note areas requiring improvement on certain projects relative to project justification and completeness of project files.

2. Marine

In May 2002, the Minister of Transport announced the appointment of a four-member panel of experts to undertake a review of the *Canada Marine Act* (CMA) to examine the issues that have arisen on its implementation and to assess the functioning of the marine sector under the new regime. The review also presented an opportunity for stakeholders in Canada to express their concerns regarding marine security and competitiveness in the changing environment since September 11, 2001. The panel travelled to 11 cities in seven provinces and received more than 140 written submissions; its report was tabled on June 4, 2003.  More information on the *Canada Marine Act* Review is online at www.tc.gc.ca/pol/en/marine/menu_e.htm.

Transport Canada is transferring the ownership and operation of regional/local ports and harbour beds to provincial or local interests. At the end of March 2003, the department had divested 448 of its original 549 ports, saving taxpayers more than \$122 million that would otherwise have been spent to operate and maintain the ports.

The Government of Canada's commitment to completing the divestiture process was recently reiterated in *Straight Ahead*. On March 31, 2003, in support of this commitment, the government announced the extension of the program for three more years. Findings from the initial divestitures indicate that, in general, divested ports are prospering and operating more efficiently than they were under federal administration. Transport Canada continues to own and operate 70 regional/local ports and 31 designated remote ports.

In 2002-03, Transport Canada contributed \$22.4 million from the Port Divestiture Fund (PDF) to facilitate the divestiture of its port facilities. In 2001, the department conducted an audit of the PDF to determine the effectiveness of the management control framework. The audit concluded that the overall program was well-managed and compliant with set policies and procedures. This general observation is based on the following:

- due care and diligence are apparent in every divestiture activity;
- adequate documentation supports the contributions;
- independent expert assistance is obtained to assist the department in its divestiture efforts;
- financial cash flow analyses are available to enable the department to make informed decisions;
- port values are assessed to provide a basis for informed decisions;
- payments are only made after agreements are signed and the port divestiture finalized; and
- financial controls and associated processes are adequate.

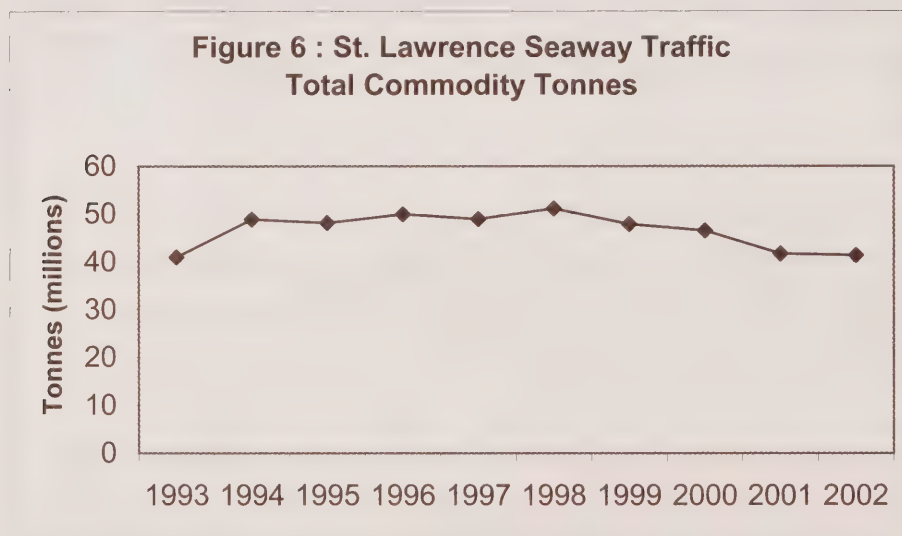
The audit noted certain areas requiring improvements such as:

- cost-sharing of feasibility studies;
- controls for expending contributions for eligible items only;
- application of the capital project portion of the fund;
- tenure for provincially owned port facilities; and
- contribution repayment provisions.

Under the *Canada Marine Act*, 19 ports deemed vital to Canada's economy operate at arm's length from the federal government as independently managed Canada Port Authorities (CPAs). This has allowed for greater commercial freedom and a quicker response time in reacting to business opportunities. Users and local interests now have a greater role in ports' day-to-day operations and future direction and development. Under the new operating framework, the port authorities have been successful in increasing competition and creating greater efficiency in the marine sector. In 2001, the CPAs handled almost 56 per cent of the total tonnage passing through Canadian ports. Between 2002 and 2006, there are plans for approximately \$698 million in capital investments, of which 73 per cent will occur at ports in Vancouver, Montreal and Halifax.

The St. Lawrence Seaway Management Corporation (SLSMC), which operates and maintains the navigational aspects of the Canadian portion of the seaway, has been successful in promoting a more commercial orientation. It has met or exceeded cost targets for operations and asset renewal and developed a new five-year business plan for 2003-2008, which includes a 36 per cent increase in expenditure targets for asset renewal. Operating deficits during the first five years were met from existing reserve funds held by the SLSMC. It is expected that reserve funds will be sufficient to cover operating deficits for the next two or three years, after which time operating deficits will be paid by government appropriations.

Despite the success of its management framework, the seaway is facing challenges with regard to traffic levels. As illustrated in Figure 6, traffic has been declining since 1998. There was a drop of more than 10 per cent from 2000 to 2001, largely due to the economic slowdown; traffic in 2002 was unchanged from 2001. In March 2002, Transport Canada signed an agreement with the Canada Lands Company to proceed with the divestiture of 177 surplus seaway properties and, to this end, 34 properties have been sold to the company for eventual sale. In preparing this agreement, the department conducted a due diligence review of the proposed asset renewal plan, concluding that the plan would maintain the seaway's asset inventory as a viable, efficient, safe and reliable component of Canada's transportation infrastructure.



The Toronto Waterfront revitalization initiative is a \$1.5 billion project shared equally between the Government of Canada, the Province of Ontario and the City of Toronto to begin the transformation of Toronto's waterfront. Transport Canada manages the initiative, including the federal allocation of \$500 million, on behalf of the federal government, and is working with other levels of government and the Toronto Waterfront Revitalization Corporation (TWRC) to resolve issues such as

soil remediation, new roads and utilities, future park locations and continuing port activities. In May 2002, the TWRC was continued as an independent, non-share, capital corporation under its own legislation. This important milestone grants the TWRC the specific authorities and funding it requires to implement a comprehensive revitalization strategy.

3. Surface

The Government of Canada is working with the provinces and territories to identify those parts of the national highway system that, because of growing traffic and increasing trade, need immediate attention. The 2000 budget committed to improving the economy and the quality of life for Canadians by investing up to \$600 million over four years in highway infrastructure across Canada. In April 2001, the Minister of Transport announced the Strategic Highway Infrastructure Program (SHIP), which comprises a \$500 million highway construction component and a \$100 million national system integration component, of which \$65 million is dedicated to international borders under the Border Crossing Transportation Initiatives, \$5 million for transportation planning and modal integration studies and \$30 million for ITS initiatives.

Under the highway construction component of SHIP, an allocation formula has been developed to distribute funding to the provinces and territories. The formula consists of a minimum of \$4 million per jurisdiction plus a share based on population and a 50-50 cost-sharing ratio. Funding is conditional on the results of an environment assessment that meets the requirements of the *Canadian Environmental Assessment Act*. Transport Canada will make available approximately \$209 million for highway and border improvements; twelve of thirteen contribution agreements have been signed (Ontario not signed at time of printing). As of April 2003, thirty-eight projects were approved for a total value of \$395 million (\$168 million in federal funding).

Under the Border Crossing Transportation Initiative, the Government of Canada is involved in a number of initiatives concerning Canada's busiest commercial border crossing, Windsor, Ontario. These initiatives are aimed at addressing the significant congestion on the streets of Windsor that have come from high traffic volumes, combined with delays resulting from border inspection. These initiatives include:

- a planning study undertaken by the Canada-U.S.-Ontario-Michigan Border Transportation Partnership identified five potential corridors for a new or improved crossing to improve long-term traffic flows; and
- a joint investment (on a 50-50 basis) of \$880,000 by Transport Canada and the Province of Ontario for immediate traffic management improvements on Huron Church Road, the main access road to the Ambassador Bridge.

To support improved efficiency at Canada's borders, the Government of Canada announced in the 2001 budget its intention to provide \$600 million for border-related projects through the Border Infrastructure Fund. This program, under the direction of the Minister Responsible for Infrastructure, is being implemented in cooperation with provincial, territorial and municipal governments, academic and research institutes, and with partners from the public and private sectors on both sides of the border to form an integral component of the *Smart Borders Action Plan*. Transport Canada is working closely with Infrastructure Canada to identify projects for federal contribution under the Border Infrastructure Fund. As of March 2003, the following projects had been announced:

- up to \$150 million over five years to upgrade existing infrastructure on the Ontario approaches to the Windsor-Detroit border crossing;
- \$90 million in British Columbia for improved access to the Douglas, Pacific Highway and Huntington border crossings; and
- \$5 million in Saskatchewan for the rehabilitation of Highway 39, near the North Portal border crossing.

The Canada Strategic Infrastructure Fund, announced in the 2001 budget, provides \$2 billion in funding for large infrastructure including highways, rail, and local transportation. Transport Canada has worked closely with Infrastructure Canada to identify worthy projects for transportation infrastructure. Projects announced in 2002-03 (and their federal share of funding) include:

- up to \$200 million for the twinning of the Trans-Canada Highway in New Brunswick;
- a \$150 million commitment to complete Highway 30 south of Montreal;
- \$262.5 million for twinning of Route 175 in Quebec;
- \$435 million for improvements to the GO Transit and York Region transit networks;
- \$62.5 million to replace the 10-Mile (Park) Bridge and construct over five kilometres of new four-lane highway in Kicking Horse Pass in British Columbia; and
- \$65 million for highway twinning in Saskatchewan.

Transport Canada provides an ongoing annual subsidy of approximately \$33 million for the operation and maintenance of the Montreal area bridges crossing the Seaway. These bridges are essential to the economy of Montreal and provide a key trade link for Atlantic Canada and Quebec to Ontario and U.S. markets. In the past two years, Transport Canada contributed \$125 million for the re-decking of the Jacques Cartier Bridge. In addition, Transport Canada provides an annual subsidy of \$48 million (indexed to the Consumer Price Index) for the operation of the Confederation Bridge, to honour Canada's constitutional obligation to Prince Edward Island.

3.4.3 Protection of the Environment

The vital importance of transport activity requires policies that ensure that economic efficiency, safety, security and environmental responsibility are taken into account. The environmental impacts of transportation can have serious implications for public health and our quality of life.


Canadians have long recognized that a sound transportation system is critical to the well-being of our society and economy. The challenge is to balance this need with the environmental impacts of transportation activities, such as greenhouse gas (GHG) emissions and loss of agricultural land and wildlife habitat. As Canada's economy and population grow, so too does the demand for transportation, which leads to the increased possibility of environmental impacts.


To promote a sustainable transportation system, Transport Canada continues to develop and implement policies and programs that address sustainable development and foster a safe, secure, efficient and environmentally sound transportation system. In working towards this vision, the department faces a number of challenges in protecting the physical environment and shaping the transportation agenda for years to come. As sustainable transportation is a shared responsibility, Transport Canada works with governmental organizations, other levels of government, industry and other domestic and international stakeholders and the general public to implement these initiatives.

There are many factors outside Transport Canada's direct influence that impact both the sustainability of the transportation system and GHG emission levels from the transportation sector. The number of cars and commercial vehicles on the road is increasing and transportation continues to be the largest single source of GHG emissions. Without further action, transport sector GHG emission levels are expected to rise 32 per cent above 1990 baseline levels by 2010, and 53 per cent by 2020. Despite these challenges, progress has been made towards realizing the department's long-term environmental goals.

Transport Canada's 2001-03 Sustainable Development Strategy (SDS) has been the main document guiding the department's sustainable development initiatives since it was tabled in February 2001. The SDS identifies seven challenges, including commitments, targets and performance measures. Transport Canada's *Straight Ahead* document includes a clear focus on environmental issues, with specific measures such as promoting vehicles and fuels that produce fewer emissions, increased use of alternative modes of transportation for passenger travel, and more efficient transportation of goods, to support the government's Climate Change Plan. As a result of the new prominence that will be given to environmental issues in Canada's transportation policies of the future, the government introduced legislative amendments to enshrine our commitment to environmental responsibility in the National Transportation Policy declaration set out in the *Canada Transportation Act*.

The department is currently updating its SDS for tabling in Parliament by December 2003. As part of this process, the management framework of the 2001-03 Strategy was reviewed to assess the extent to which the goals, objectives and targets had been met. The review indicated that about 80 per cent of the SDS commitments and more than 70 per cent of the targets were either on track or complete.

 For more detailed information on progress towards our SDS commitments, objectives and targets, please visit www.tc.gc.ca/programs/Environment/SD/menu.htm.

 The Management Review for Transport Canada's 2001-2003 Sustainable Development Strategy is available at www.tc.gc.ca/programs/environment/sd/review03/menu.htm.


An overview of Transport Canada's key environmental outcomes, organized by the challenges outlined in the 2001-03 SDS, is presented below. Not all of the outcomes referred to below fall under SDS targets, but have been reported on as they contribute to Transport Canada's vision of sustainable transportation.


1. Improve Education and Awareness of Sustainable Transportation

For Canadians to adopt more environmentally sustainable transportation choices (e.g., active transportation, public transit, carpooling), they must first be aware of the environmental challenges of transportation and the means of addressing these challenges. The SDS includes the Moving on Sustainable Transportation Program (MOST) as a key departmental initiative for enhancing the awareness of sustainable transportation. In October 2002, Transport Canada announced \$355,000 in funding for thirteen sustainable transportation projects under the MOST program.

Some of the results achieved through the MOST projects, specifically those related to increased awareness, behaviour change and environmental impacts, are as follows:

- A test project by the Alberta Clean Air Strategic Alliance to evaluate the effectiveness of diesel particulate filters (DPF) during Canada's winter months is being carried out on two retrofitted buses in Edmonton from January 2003 to February 2004. The results of this project will be shared with municipalities across Canada as well as the transportation industry. It is expected that this study will prove that the use of DPFs can result in a 50 per cent, or greater, reduction in PM, HC and CO on all tests.
- The Clean Air Champions – National Roll-Out project aims to reduce air pollution through the delivery of presentations promoting active transportation and public transit by participating athletes. To date, over 1,500 educators and 45,000 youth have been reached through education kit mailings.

 Look for more information on the MOST program at www.tc.gc.ca/programs/environment/most/menu.htm.


In 2002 Transport Canada published a guide entitled *Commuter Options: The Complete Guide for Canadian Employers*. The guide contains a wide assortment of information and examples from across Canada to help Canadian employers develop transportation demand management programs.  Look for more information at www.tc.gc.ca/programs/environment/commuter/menu.htm.

In June 2002, Transport Canada, Environment Canada, the Treasury Board of Canada, and Natural Resources Canada announced a one-year pilot project allowing Government of Canada employees working in four government departments in the National Capital Region to purchase a discounted annual transit pass through payroll deduction. The project will give federal workers an incentive to contribute to the government's strategy to reduce greenhouse gas and other air emissions. To date, approximately 422 Transport Canada employees have taken advantage of the program.

Other progress made by the department:

- Developed in partnership with the Federation of Canadian Municipalities, Health Canada and Environment Canada, *Moving Without Motors: A Guide to the Active Transportation Community*, a guide to implementing and promoting active modes of transportation, such as walking, cycling and in-line skating in Canadian communities.
- Raised awareness and understanding of sustainable transportation among Transport Canada employees through workshops, courses, information sessions, newsletters, kiosks and activities such as Environment Week.

2. Develop Tools for Better Decisions

Strategic Environmental Assessment (SEA) is a systematic process that evaluates and takes into consideration the environmental effects of programs, policies, and plans, enabling the department to make better decisions that reflect the goals of environmental and transportation sustainability. Since the March 2001 approval of its SEA Policy, Transport Canada has held five training sessions involving some 100 employees, resulting in an improved awareness of the policy and an improved ability to conduct the assessments.  Look for more information at www.tc.gc.ca/programs/environment/environmentalassessment/menu.htm.

In partnership with several other federal departments, Transport Canada sponsored the efforts of the Centre for Sustainable Transportation to identify an initial set of indicators that can be used to assess progress on sustainable transportation in

Canada. A final report on *Sustainable Transportation Performance Indicators* was prepared and released in December 2002. This report is a first step in the difficult task of measuring sustainable transportation and further work will be required.

Further information on the indicators project can be found at www.cstctd.org/CSTcurrentprojects.htm.

3. Promote the Adoption of Sustainable Transportation Technology

Through an Advanced Technology Vehicles (ATV) program, Transport Canada promoted the introduction and use of advanced technology vehicles and increased public understanding of ATVs through inspections, vehicle testing, and awareness-raising events. During 2002-03, the department tested 65 ATV vehicles, conducted 91 vehicle evaluations, and held 41 public awareness events. It is estimated that at the end of the fiscal year, 3.8 million Canadians were made aware of ATVs through a comprehensive program of print media, television, radio, live Internet and major events such as auto shows, conferences and other public functions.


The Advanced Technology Vehicles Program works with manufacturers of new technology vehicles to identify the certification requirements that impede access for these vehicles to the Canadian market, and considers whether these requirements can be amended in ways that do not compromise safety. It is expected that as a result of this Program, a number of new highly fuel-efficient automobile models may soon be offered in the Canadian market. Visit the ATV Web site at www.tc.gc.ca/roadsafety/atvp/tpgm/menu.htm.

Transport Canada has been working closely with Natural Resources Canada to create a Green Vehicle program, with substantial progress having been made toward:

- laying the foundation for the creation of a green vehicle concept, and identifying top 'green' vehicles for sale in Canada;
- providing information to increase knowledge and promote behavioural changes with respect to vehicle maintenance and driving habits;
- developing campaigns with the goal of reducing greenhouse gas emissions (e.g., anti-idling campaign, tire pressure campaign); and
- developing a website that will link transportation information from various stakeholders in Canada.


During the preliminary research on the green vehicle concept, it was determined that more information on emissions was required. This has caused a delay in the progress of the green vehicle concept. Transport Canada is working with both Natural Resources Canada and Environment Canada to address this issue.

Over the past fiscal year, the department's Transportation Development Centre continued to undertake research and development (R&D) relevant to the goal of promoting a sustainable transportation system that is accessible, cost-effective and

environmentally friendly.  Information about our R&D projects can be found at www.tc.gc.ca/tdc/projects/menu.htm.

4. Improve Environmental Management for Transport Canada Operations and Lands

One of Transport Canada's challenges is to improve its own environmental practices and mitigate the environmental impacts of departmental operations. To this end, the Environmental Management System (EMS) manages environmental activities on sites owned and operated by Transport Canada. During 2002-03, the department's EMS manual was updated and rewritten to a web-based format so that employees are now able to view the document electronically to consult the most current information available. The revised manual clearly defines the roles and responsibilities of Transport Canada employees and is being used as a reference tool for the department's regions as they endeavour to update their regional EMS documentation.

 For more information on EMS, see our annual report at www.tc.gc.ca/programs/environment/ems/menu.htm.

Transport Canada's target for its vehicle fleet is to ensure that 50 per cent of vehicles purchased between 2001 and 2003 are low-emission vehicles. Since 2001, 38 per cent of the vehicles purchased by Transport Canada have been low-emission, including hybrid vehicles, natural gas conversions and those running on ethanol blend fuel.

Transport Canada is committed to managing its contaminated sites in a responsible manner. Through its contaminated site management program, all contaminated sites on Transport Canada lands are identified, classified, managed and recorded in a consistent manner. In 2002-03, Transport Canada identified 474 potentially contaminated sites; of these, of which 447 sites have been assessed; of these, 27 sites are suspected of being contaminated. These sites are at facilities where Transport Canada has a liability or contingency, including sites at transferred facilities. At the end of 2002-03, 343 sites had been classified in accordance with the Canadian Council of Ministers of the Environment National Classification System (NCS). It should be noted that of the 474 known sites, NCS classification has been completed for those sites currently deemed to require it.

During 2002-03, the department completed clean-up efforts on twenty-seven air navigation sites. The total cost to remediate these sites, including expenditures before and during 2002-03, was \$834,000. These sites are occupied by NAV Canada, having been leased to the corporation as part of the privatization of the air navigation system in 1996. In accordance with the Transfer Agreement, Transport Canada is responsible for contamination that occurred prior to the transfer.


In the past year, Transport Canada completed 174 environmental assessments in accordance with the *Canadian Environmental Assessment Act* (CEAA). These


assessments evaluate potential environmental impacts associated with a project and identify mitigation measures that will reduce or eliminate significant negative effects, before a decision is made on whether to proceed with a project. No environmental assessments were required in 2002 under the northern land claim agreements.

As part of Transport Canada's contribution to the five-year review of the CEAA, the department has been working closely with the Canadian Environmental Assessment Agency to close gaps in the act's application to Canada Port Authorities and airport authorities. Proposed amendments to the act, which were reviewed by the Standing Committee on Environment and Sustainable Development in December 2002, received Royal Assent in June 2003 and are expected to come into force in 2003-04.


 For more information on environmental protection, visit www.tc.gc.ca/Programs/Environment/EnvironmentalProtection/menu.htm.


5. Reduce Air Emissions


A significant challenge is the control or prevention of air pollution and other air emissions (e.g., GHG emissions, nitrogen oxides, volatile organic compounds, particulate matter) from transportation activity. In its Action Plan 2000 on Climate Change, Canada committed to a number of activities that will reduce GHG emissions by 65 mega-tonnes per year over the course of the Kyoto Protocol commitment period (between 2008 and 2012). This represents about one third of the Kyoto protocol target. The transportation component of the action plan addresses five areas — urban transportation; new vehicle fuel efficiency; ethanol production; fuel cell vehicle refuelling infrastructure; and freight transportation. Transport Canada has the lead on both the urban and freight transportation initiatives, and is participating actively in the new vehicle efficiency initiative.  To find out more about Action Plan 2000, visit www.climatechange.gc.ca/english/whats_new/action_plan.shtml.

During the past fiscal year, Transport Canada assisted in the background analysis and preparation of the *Climate Change Plan for Canada*, which was released in November 2002. The plan includes specific Transport Canada measures that address freight, transit and inter-modal transportation. To assess and better understand climate change impacts on transportation in Canada, the department contributed to the *Climate Change and Adaptation: A Canadian Perspective* report, hosted the National Workshop on the Impacts of Climate Change on Transportation, and assisted in the development of the implementation plan for the National Adaptation Framework.  To find out more about Transport Canada's Climate Change initiatives, visit www.tc.gc.ca/programs/environment/climatechange/menu.htm.

The third Smog Summit, held in 2002, was highlighted by the signing of the Toronto 2002 Inter-Governmental Declaration on Clean Air, which contains appendices listing new commitments made by each level of government. Transport Canada,

along with other federal departments, participated in the development of the federal government components of the summit, with two new commitments declared involving the Government of Canada Employee Transit Pass Pilot Project and the Transit Studies.  To find out more about the Transit Studies, visit www.tc.gc.ca/programs/environment/UrbanTransportation/transitstudies/menu.htm.

The Freight Efficiency and Technology Initiative (FETI) is a \$14 million initiative designed to reduce the growth of greenhouse gas (GHG) emissions from freight transportation. It consists of three components: the Freight Sustainability Demonstration Program (FSDP); voluntary performance agreements between the federal government and modal industry associations; and training and awareness for freight operators. Over the course of 2002, six technology and best practice projects were selected for demonstrations, with a total value of \$510,000.  For more information on the FETI program, visit www.tc.gc.ca/programs/environment/freighttransportation/menu.htm.

The Urban Transportation Showcase is a \$40 million program that encourages Canadian municipalities to adopt more energy-efficient transportation and land-use plans and practices. The program will fund at least four showcases to demonstrate, evaluate and promote effective strategies to reduce GHG emissions and achieve related co-benefits from urban transportation. In 2002, the program contributed \$420,000 to 15 short-listed finalists to help them develop and submit a detailed proposal for implementing sustainable urban transportation strategies. An announcement on the program's final recipients is expected in fall 2003. The program is also sponsoring learning events related to sustainable transportation as part of its information network.  For more information on the showcase, please visit www.tc.gc.ca/programs/Environment/UrbanTransportation/menu.htm.

6. Reduce Pollution of Water


Preventing or controlling the discharge of effluents and wastes that contaminate rivers, lakes, oceans, harbours and beaches, and preventing the introduction of non-native aquatic species through the discharge of ships' ballast water, pose significant challenges for the department

With respect to public ports, Transport Canada has compiled an inventory of outfalls and other potential sources of contamination, and has identified over 1,500 outfalls. Outfalls are structures that extend into a body of water for the purpose of discharging sewage, storm run off or cooling water. In 2002-03, additional work was undertaken to validate the inventory at chosen sites where there was a higher potential for non-conformity because of industrial or municipal outfalls. As a first step, the on-site visits confirmed that additional outfalls existed; the majority of these are storm water outfalls, and no concerns have been identified. Quality samples taken from outfalls in industrial areas revealed that very few problems were found.

During 2002-03, Transport Canada completed an inventory of storm water outfalls, pipes, and drains that discharge into Victoria Harbour (British Columbia). Preliminary research, which included the review of existing analytical data collected by other jurisdictions, demonstrated that storm water outfalls, pipes and drains are a major contributor of contaminants to the harbour environment. As an initial effort to improve the harbour's water quality, the department reviewed potential effluent discharges from on-going operational activities at the port. As a result, sewage discharges from vessels and float houses were specifically prohibited under the Transport Canada Practices and Procedures for the Port of Victoria.

7. Promote Efficient Transportation

Transport Canada has undertaken initiatives to address the challenge of improving transportation efficiency for all modes, to reduce congestion, energy use and cost. Phase I of a study to provide a critical assessment of the limitations and shortcomings that impede modal integration and competitiveness of Canadian transportation systems in a North American context has been completed and was evaluated in 2002.

 For more information on transportation and the environment, see Chapter 5 in our Annual Report, *Transportation in Canada 2002* or visit the Web site at www.tc.gc.ca/pol/en/anre/Transportation_Annual_Report.htm.

3.4.4 Safety and Security

The safety and security of Canada's transportation system continued to improve in 2002, as demonstrated by decreases in the number of accidents in all modes and by security enhancements implemented since the September 11, 2001, terrorist attacks. Public confidence in the safety and security of the transportation system returned to near pre-September 11, 2001, high levels.

Canada has one of the safest and most secure transportation systems in the world, which Transport Canada continues to influence through its policy and regulatory role. As illustrated in the following two tables, continued improvement in transportation safety is reflected in the downward trend of the number of accidents in each of the main transportation modes. Record lows were recorded in the aviation and marine modes (the lowest annual totals in 25 years) and on the roads (the fewest casualty collisions in more than 50 years). In rail, reported accidents continued on a five-year downward trend.

As occurrence statistics, accidents provide indicators of the transportation system's safety performance and help focus efforts on initiatives and activities that will have high safety benefits. Since the principal source for these statistics is the Transportation Safety Board, a high degree of confidence can be placed on the quality of the performance data.

Transportation Accidents and Fatalities by Mode

	Aviation ¹	Marine ²	Rail ³	Road ⁴	TDG ⁵
Accidents					
2002	274	484	984		445
2001	296	518	1,060	151,835	436
Five-year average	340	559	1,089	154,060	441
Fatalities					
2002	47	28	96		1
2001	60	34	99	2,778	0
Five-year average	70	33	100	2,940	2

Source: Transportation Safety Board, Transport Canada and Statistics Canada

Data as of June 17, 2003 for aviation, marine and rail

Road data relates to 2001 (most recent statistics available) and the 1997-2001 five-year average

1. Canadian-registered aircraft, other than ultralights.
2. Marine figures refer to the sum total of shipping accidents and accidents aboard ship. Marine data includes foreign-flag vessel accidents in Canadian waters.
3. Railway data is based on railways under federal jurisdiction.
4. Road accidents are casualty collisions, which exclude collision in which only property is damaged.
5. (TDG) Transportation of Dangerous Goods, does not include dangerous goods transported in bulk on ships or by pipeline

Transportation Accident Rates by Mode

	Aviation ¹	Marine ²	Rail ³	Road ⁴	TDG
2002	7.7	3.0	11.0		n/a
2001	8.8	2.8	11.8	49.0	n/a
Five-year average	7.3	3.7	12.2	n/a	n/a

Source: Transportation Safety Board, Transport Canada and Statistics Canada

Data as of June 17, 2003 for Aviation, Marine and Rail

Road data relates to 2001 (most recent statistics available)

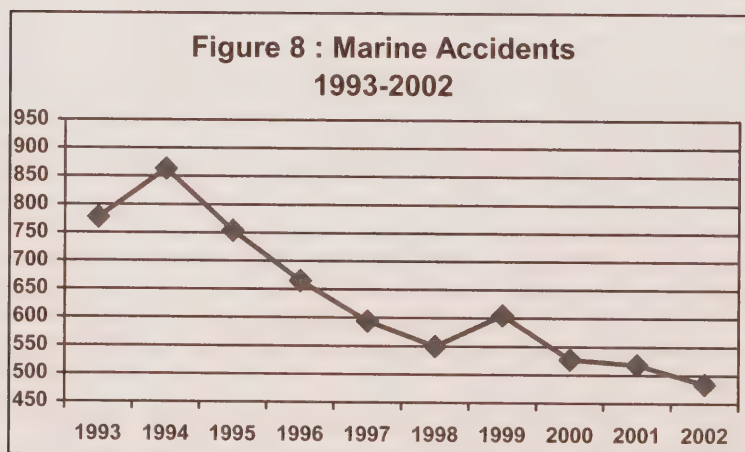
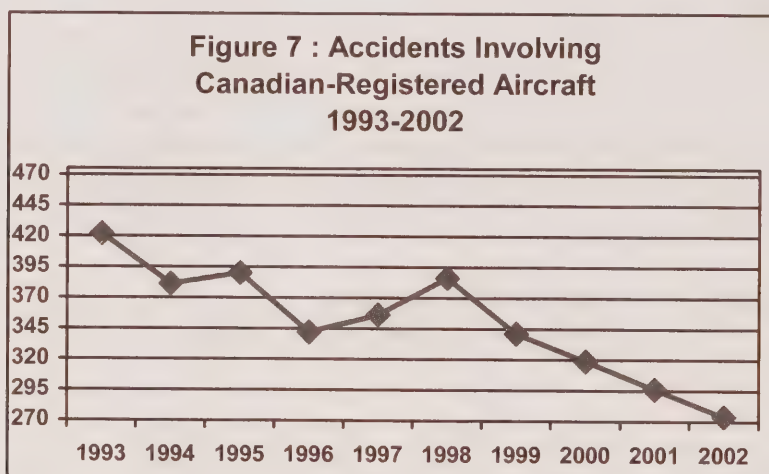
1. Accident rates per 100,000 hours flown. (Canadian registered aircraft only). These figures differ from the Annual Report (7.3 for 2002, 8.2 for 2001 and 9 for five-year average).

2. Based on 1,000 commercial vessel trips.

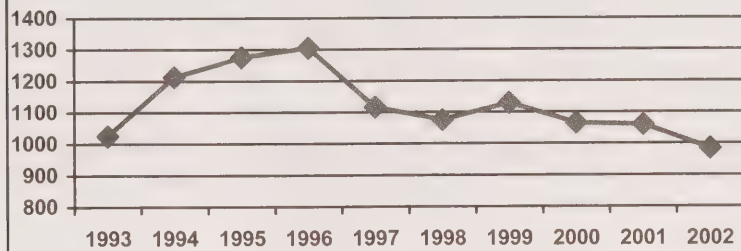
3. Railways under federal jurisdiction. Rates per million train-miles.

4. Road accidents are casualty collisions, which exclude collisions in which only property is damaged. Rates per 100 million vehicle-kilometres.

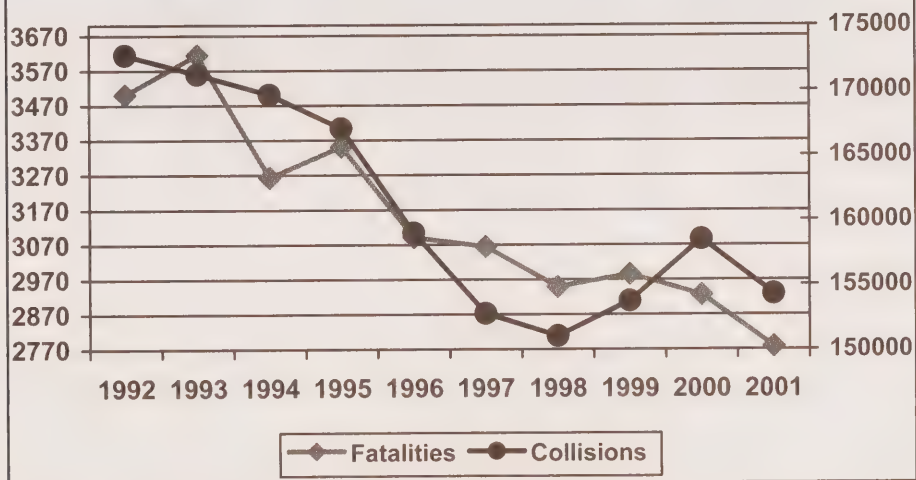
Figures 7 to 11 illustrate trends in accidents for all modes of transport over the last ten years.



**Figure 9 : Canadian Railway Accidents
1993-2002**

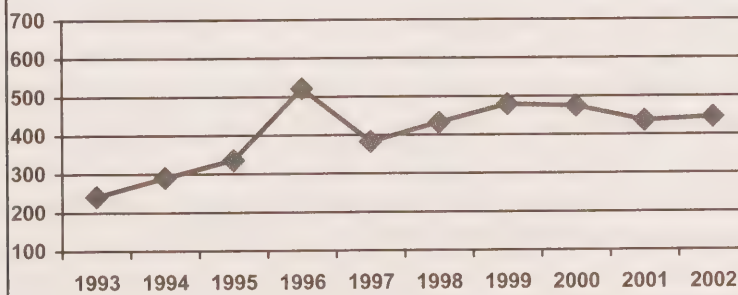


**Figure 10: Motor Vehicle Collisions
1992-2001**

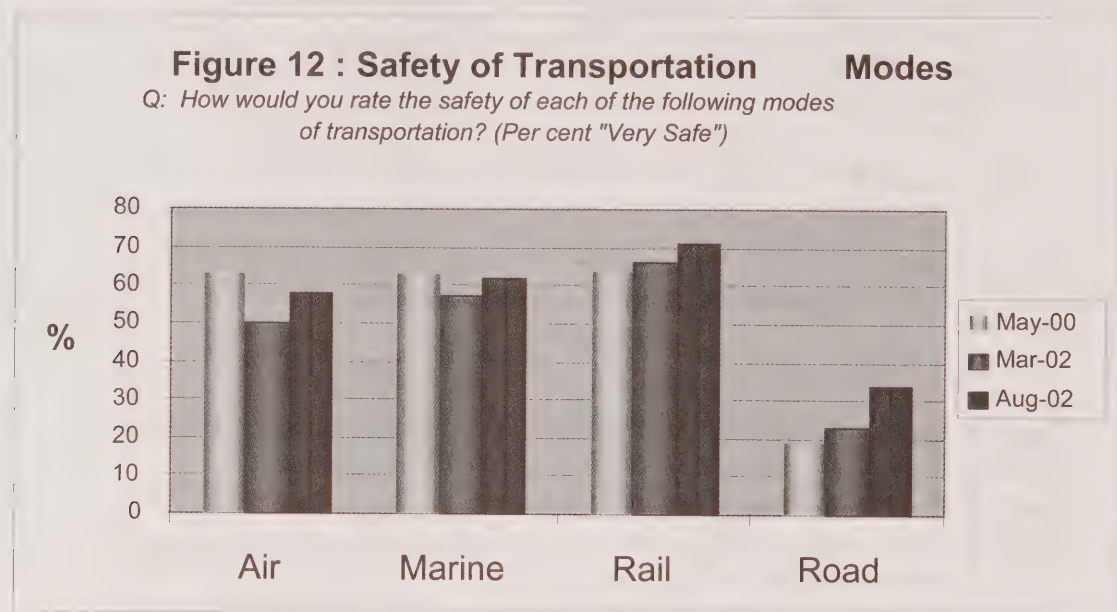


Source: 2001 Canadian Motor Vehicle Traffic Collisions Statistics (TP 3322). Road collisions are casualty collisions that exclude collisions in which only property is damaged.

**Figure 11 : Dangerous Goods Reportable
Accidents 1993-2002**



During 2002, a survey conducted by EKOS Research confirmed that a majority of Canadians have a high level of confidence in transportation safety. Survey data is illustrated in Figure 12, which covers three survey points in time. The data indicates that public confidence in transportation safety has nearly returned to — or exceeded — pre-September 11, 2001 levels in all transportation modes.



1. Smart Regulation


Traditional approaches to regulation and enforcement are evolving into a more performance-based approach to safety and security. This approach recognizes that transportation service providers are primarily responsible for day-to-day implementation of safety measures and for demonstrating achievement of the required level of safety. Transport Canada intends to make greater use of the full range of compliance and enforcement tools available to promote safe practices and reduce risk.

Legislative and regulatory reform

The department has advanced the regulatory and safety agenda for small passenger vessels through the Marine Safety Regulatory Reform Project, the goal of which is to promote a safe and secure marine transportation system by consolidating and modernizing existing regulations. To this end, the department:

- Initiated a review of regulations and standards for small passenger vessels to address issues such as watertight integrity, weather tightness and down flooding.

- Amended Small Vessel Regulations and the Life Saving Equipment Regulations to require that passengers receive safety briefings before departure from any location in Canada.
- Changed Lifesaving Equipment Regulations for all vessels under 25 meters in length, to arrange for life rafts, if carried, to float free in the event of a vessel sinking.
- Implemented a training program for small passenger vessel inspections to instil a stronger safety culture within Canada's marine community.
- Improved the quality of inspections so that deficiencies and shortcomings are promptly identified, reported and corrected.

 Look for information on small commercial vessels at www.tc.gc.ca/MarineSafety/CES/Small-Commercial-Vessels/menu.htm

Improving safety at highway/railway crossings and along the railway right-of-way remains a top priority for Transport Canada and Canada's railways. Trespassing and crossing accidents account for 95 per cent of all rail-related fatalities, and continue to pose safety risks to both railways and the community. Road/Railway Grade Crossing Regulations and Access Control Regulations are being developed to establish more modern safety standards and provide clear direction and consistency in the construction and maintenance of crossings and rail line access control. Publication of the regulations in the *Canada Gazette Part I* has been delayed to ensure that stakeholders have a better understanding of the requirements of the proposed regulations and its associated cost.

A clear language version of the *Transportation of Dangerous Goods Regulations* took effect August 15, 2002. The new version clarifies, simplifies and modernizes the original regulations, which are designed to promote public safety; they set out requirements for testing, classification, labelling, containment, training, emergency response planning and documentation for dangerous goods.

The new *Transportation Appeal Tribunal of Canada Act* was enacted on June 30, 2003. The tribunal is modeled on and replaces the Civil Aviation Tribunal, and will provide the marine and rail communities with the same review and appeal rights on enforcement decisions previously available to the aviation community.

The Transport Canada Transportation Development Centre (TDC), which helps support regulatory reform and the development of new standards through a variety of research initiatives, has developed a proposed national performance standard for LED signal lights at highway-railway grade crossings. This development has demonstrated superiority over traditional incandescent lights and brings railway signal lights into conformance with high-speed, wide-angle traffic light specifications in North America and Europe. It allows the bar to be raised on light output specifications for railway crossing lights, thereby increasing driver safety. An example of where research has affected regulations is in Quebec, where the province

is moving forward with new regulations requiring school buses to be equipped with a four-light pre-stop warning system on school buses starting in September 2004.

Consultation

Transportation safety and security is a shared responsibility and requires the collaboration and buy-in of all stakeholders. A major development in the past decade has been the strengthening of Transport Canada's relationships with its provincial, territorial and municipal government partners, the people it regulates, and the Canadian public.

A recent evaluation of external consultation mechanisms within the department recognized strong positive support and satisfaction among stakeholders. The recommendations of this report will facilitate the ongoing development of tools and mechanisms that enable Transport Canada to remain sensitive to the interests of the general public.

On April 1, 2003, new Work/Rest rules for rail operations employees came into effect. The rules are comprehensive and enforceable, and allow railways to better manage fatigue factors in their operations. The Railway Association of Canada and its members, in consultation with railway unions, developed the rules; Transport Canada then reviewed them and consulted with industry and fatigue management experts. The development of Fatigue Management Plans by railways and their employees is expected to reduce fatigue and further promote safety.

Harmonization

Harmonizing safety standards with those in the national and international community not only enhances our ability to improve safety and security but also responds to efficiency requirements in a global economy.

Transport Canada publishes the *Emergency Response Guidebook* every four years. The book is available in English, French and Spanish and is distributed to emergency responders in Canada, the United States and Mexico. During 2002, efforts were made to help other countries translate the guidebook for use by their emergency responders. To date, the book has been translated in Hebrew, Turkish, Russian, Polish, Korean, Japanese, Hungarian, Dutch, German, and Chinese, and will soon be available in Italian. The book will be published again in 2004 and, to this end, review work was undertaken in early 2002 in a continuous effort to provide the best information to both police and fire emergency responders. It also reflects the modifications and additions agreed to at the United Nations by the Committee of Experts on the Transport of Dangerous Goods.

Through participation in the United Nations Sub-committee of Experts on the Transport of Dangerous Goods, Canada advanced work on infectious substances. At

the December 2000 meeting of the Committee, Canada suggested that a review of the transport requirements for certain infectious substances be undertaken. The Committee accepted this suggestion and new requirements have been adopted as a result of the work led by Canada. This effort has raised Canada's profile considerably in the international milieu.

Through participation in NAFTA-related initiatives, such as the North American Model Standard on Transportation of Dangerous Goods, Canada proposed the establishment of harmonized North American Model Standards for highway and rail tank cars. Agreement has been reached to undertake such work for both the manufacture and use of rail and truck tanks, with Canada leading the work on rail tanks. This work contributes to the prevention of accidental releases of dangerous goods.

The Globally Harmonized System (GHS) addresses classification of chemicals according to their hazards. This information is communicated through labels and safety data sheets. Transport Canada has been active in the development of the GHS since 1998 and has been instrumental in integrating the transport system. The ECOSOC of the United Nations officially adopted the GHS in December 2002.

In September 2002, the Ministers responsible for Transportation and Highway Safety endorsed a proposal from the Canadian Council of Motor Transport Administrators (CCMTA) to amend the National Safety Code (NSC) standard on hours of service for commercial vehicle drivers. Revisions to the National Safety Code standard governing truck and bus drivers have been proposed to reflect recent research and to simplify the regime. Transport Canada chaired the working group that developed the revised standard, which has been recommended as a basis for amendments to federal, provincial and territorial regulations. Proposed changes to the federal hours of service regulation were published in the *Canada Gazette* Part I on February 15, 2003. Technical adjustments will be made after a review of the comments and in consultation with the provincial and territorial governments with implementation expected in 2004.

Under its Port State Control Program, Transport Canada inspected 1,159 vessels in 2002, covering approximately 30 per cent of the vessels calling at Canadian ports. The program protects Canadian lives, property and the marine environment from substandard shipping by inspecting foreign vessels to ensure compliance with major international maritime conventions. Improved targeting and special inspection programs for bulk carriers and tankers have contributed to an improvement in the safety of foreign ships entering Canadian ports. The percentage of ships with deficiencies has decreased from 53 per cent in 2001 to 45 per cent in 2002, although nine per cent of those vessels were detained in 2002, compared to 8 per cent in 2001. Look for more information on the Port State Control program at www.tc.gc.ca/marinesafety/TP/TP13595/2001/menu.htm

Safety Culture

Establishing a safety culture is essential to building a safe and secure transportation system. The strategies described above constitute the elements of a collaborative partnership approach to safety and security. These separate, but linked, elements foster a comprehensive commitment to ensuring that Canadians have a safe and secure transportation system; the development of safety management systems is an integral element of this commitment.

The Railway Safety Management System (RSMS) Regulations, which came into effect on March 31, 2001, require all federally regulated railway companies to implement and maintain an RSMS. During 2002-03, Transport Canada firmly established its formal RSMS audit program, requiring companies to undergo an audit every three years, at minimum. To date, twenty-five companies have been audited. These audits have primarily focused on assessing company safety management systems documentation. As companies demonstrate the existence of documented safety processes and procedures, the emphasis of the audit program will shift to evaluate the implementation and effectiveness of these systems. Six companies have received RSMS verification audits; these audits show that railway companies are moving to more fully integrate safety into day-to-day operations and are taking a greater role in safety self-compliance and internal responsibility within the railway community.

In 1998, safety management systems were implemented on a worldwide basis for almost all tankers, bulk carriers and passenger ships in international trade. This was enhanced in 2002 by expanding the scope to almost all vessels trading internationally. In Canada, this is implemented by means of the Safety Management Regulations. The audits and certification required by the regulations are performed by a number of third parties (ship classification societies) on behalf of Transport Canada, in concert with a program for monitoring the performance of the third parties. Seventeen companies and forty vessels have undergone the required statutory certification. The department directly monitored three shore-side company audits and six shipboard audits. In addition, sample audit reports were obtained and reviewed for content and completeness. Companies that do not have ships in international trade are not required to comply with the regulations, but are encouraged to do so voluntarily. To this end, a significant number of larger companies have taken up the challenge to ensure that compliance and the safety culture is maintained.

Transport Canada has also implemented an alternate safety management compliance program for small passenger vessels, to better reflect the documentation and management realities of small companies. In this program, marine safety inspectors directly audit the vessel and organization in lieu of using a delegated organization.

In 2002, Transport Canada researched the possibility of expanding the role of safety management systems to vessels that trade only domestically. After reviewing the experience of a number of foreign countries with domestic safety management systems, it was recommended that consideration be given to an expanded two-tier program, which is currently being reviewed as part of the longer-term regulation review for implementation of the *Canada Shipping Act 2001*.

Implementation of aviation safety management systems is the cornerstone for improving the safety and economic performance of the aviation industry. The goals are to establish, through proactive management, more industry accountability and instil a consistent and positive safety culture throughout the aviation industry. This is being done through the regulation of safety performance, but leaving the means of achieving that performance in the hands of the industry.

In November 2001, Transport Canada launched a major education initiative on safety management systems concepts and principles. Since then, approximately 1,651 persons (951 external and 682 internal) have received various types of briefings. As well, Notices of Proposed Amendments for SMS have been developed and consulted through the Civil Aviation Regulation Advisory Council process. The proposed SMS rules are currently with the Ministry of Justice undergoing a legal review, and are expected to take effect April 2004. Some aviation organizations have proceeded to voluntarily introduce SMS to their organizations. These organizations have already indicated positive outcomes with increased safety awareness, as well as realizing financial savings.

2. Mode-Specific Strategic Initiatives

Road Safety Vision 2010

Road Safety Vision 2010 raises awareness of road safety issues among stakeholders across Canada, improves communication, cooperation and collaboration among road safety agencies, increases the level of enforcement and improves the quality of data to help make Canada's roads the safest in the world. Interventions introduced by Transport Canada, provincial/territorial governments, as well as other key public and private sector stakeholders, have moved the country closer to the goal. Since 1996, the number of road fatalities has decreased by 10 per cent, and the number of seriously injured by 16 per cent, despite steady increases in the road user population. In addition, the percentage of fatally injured drivers who had been drinking decreased by 16 per cent in 2001 from the 1990-1995 average. The seat belt usage rate has been measured for the first time in Canadian rural communities around the country in 2002 and stands at 85 per cent.

Under Vision 2010, Transport Canada and other government agencies partnered with police forces on a pilot project to help police better target their resources at the high-risk behaviours of road users. Its adoption into the business plans of the RCMP and

provincial and regional police forces is a significant achievement. By more closely aligning intervention efforts with the major target areas in Vision 2010, police services will use their resources more efficiently to target the areas of greatest risk to the motoring public.

In keeping with the initiative's objective to build public awareness, Transport Canada is taking the lead, or partnering with key stakeholders, on initiatives such as the National Occupant Restraint Program 2010 and the Strategy to Reduce Impaired Driving 2010. The department is also involved in campaigns promoting proper use of child restraints, school bus safety, intersection safety, rural road safety, vulnerable road user safety, young driver/rider safety and motor carrier safety. Under Vision 2010, Transport Canada participates in a pilot project with a number of provinces to develop a standardized, more comprehensive and timely electronic traffic collision and related data collection system.


 Look for more information about Vision 2010 at www.tc.gc.ca/roadsafety/vision/2010/en/menu.htm.

Civil Aviation, Flight 2005

The implementation of *Flight 2005: A Civil Aviation Safety Framework for Canada* has resulted in two key successes: continued improvement on the high rate of aviation safety in Canada and a high level of public confidence in our civil aviation program. These successes are the result of initiatives that highlight our consultation efforts with the aviation industry and the importance placed on safety management.

Establishing a risk management policy and procedures has significantly bolstered Transport Canada's ability to contribute to improved aviation safety. Civil Aviation technical and other key personnel have been trained in risk assessment and management and, as a result, are now introducing these principles and tools into their daily activities and decision-making. The immediate outcome has been an improved capacity to manage resources on a risk-based approach, which has contributed to the improved delivery of the regulatory oversight programme.

Transport Canada regularly participates in EKOS surveys to gauge public opinion on air travel. Following the events of September 11, 2001, the public confidence rating was in the mid-40 per cent range, primarily because the public associated the security of air travel with the safety of air travel. As a result, the survey was modified to differentiate safety from security. To maintain the integrity of the data being used to measure progress against the public confidence target identified in *Flight 2005*, the 60 per cent rating resulting from the 2002 survey is being used as a baseline. The latest survey results indicate that public confidence is being restored.

 Look for more information about Flight 2005 at www.tc.gc.ca/civilaviation/flight2005/tp13521/menu.htm.

Rail Safety, Direction 2006

Direction 2006 aims to reduce the number of highway-railway grade crossing collisions and trespassing incidents on railway property by 50 per cent by 2006. The program has successfully achieved 57 per cent of its target for grade crossing accident reductions, and 86 per cent of its target for trespassing incident reductions, despite the increase in licensed drivers, vehicles and the urban sprawl across Canada. It should be noted that trespassing incidents include suicides, which are believed to represent close to 50 per cent of the total number.

The program is a partnership between public and private sector stakeholders, including other governments, railways and their unions, police and other safety organizations. And the number of partners continues to increase. National organizations, such as Safe Kids Canada, have joined *Direction 2006* in the past year, providing additional exposure to over 25 new youth-oriented organizations. First Nations and the First Nations law enforcement have joined *Direction 2006* to address and deliver the safety message to Aboriginal populations while respecting their culture and history.

In 2001, *Direction 2006* conducted a nation-wide Ipsos-Reid survey of more than 1,000 young Canadians aged 12-18, to measure their level of awareness of dangers associated with trespassing on railway right-of-way and their perception of the associated risks. The survey revealed that nearly one-quarter (21 per cent) of these youths were under the misconception that they would be able to hear a train coming for at least five minutes before it passed; more than one-third (35 per cent) believed that if a train was nearby they would hear the whistle. These results served as the basis for the development of initiatives and public service announcements targeted towards youths to address these misconceptions.

On the law enforcement side, several key initiatives were developed in cooperation with the Canadian Association of Chiefs of Police. An interactive CD was developed and distributed to all law enforcement agencies across Canada. A second initiative included the production of a poster calendar for all law enforcement agencies along railway lines across Canada. While delivering the calendars by hand, CN and CP police were able to discuss the negative impacts of trespassing and drivers not obeying grade crossing devices and signs with the local police.

Members of the Edmonton Eskimos, Calgary Stampeders, Calgary Flames and Edmonton Oilers joined *Direction 2006* to produce audio and video public service announcements aired on television and radio over 600 times in 12 months. To reach the “risk taker”, youth-oriented announcements were also produced with the world-class snowboard champion Mark Fawcett and aired on Much Music and the Youth Television Network. The nation wide campaign of high impact billboards and transit shelter posters co-sponsored by Viacom Outdoors and other campaign partners continued this year. The programs co-operative nature and emphasis on increasing

public awareness is key to its success in strengthening partnerships and promoting acceptance of safe practices among target audiences.

The Highway-Railway Grade Crossing Research Program is a major component of Direction 2006. The program researches innovative technologies designed to increase safety at grade crossings, improve cost-effectiveness of warning systems, and address the human factors that contribute to grade crossing collisions and trespassing incidents. It also plays a major role in gathering existing research from across Canada and the world to select the best solutions and efforts that can be adapted to Canada.

Another measurable success is the recognition of Direction 2006 by the international community. As Canada is one of the only nations in the world where trespassing incidents are on a decline, countries such as the United States, the United Kingdom, France, Finland and many others are seeking advice and guidance on Canada's achievements in this particular area. Direction 2006 staff members, on behalf of Transport Canada, were invited to participate on a planning committee for the upcoming International Grade Crossing and Trespassing Symposium in Sheffield, United Kingdom, in 2004.

A departmental audit conducted on the Grade Crossing Safety Program assessed the management of the program to identify opportunities for streamlining the current process. The audit noted the key strengths of the program which include:

- a clear program purpose and a clear link to Transport Canada's mandate;
- objectives and eligibility criteria well known by stakeholders;
- controls that help ensure the proper authority approves applications and approved applications meet the eligibility criteria; and
- the elements contained in the integrated railway information system provide sufficient information for monitoring.

A number of opportunities and recommendations to improve the effectiveness and efficiency of the program were also noted including the development of:

- a multi-year crossing improvement plan based on national safety risk assessment criteria;
- new/enhanced performance indicators to track safety risks, financial control risks and process timeliness and quality risks; and
- a quality assurance approach to monitor the regional verification process.

Marine Safety, The Way Ahead and The Next Wave

The safety culture of the marine transportation sector has been significantly enhanced by the overhauling of the marine legislative regime, including amending the *Canada Shipping Act* and developing new marine security regulations. The

continued focus on such initiatives as the implementation of safety management systems and the small vessels inspection program will enable the department to meet its responsibilities for public safety and building a strong safety culture with its stakeholders. The safety culture is further enhanced by the ability to report on performance indicators that are linked to the main activities of the program. The department has committed to achieving the following safety targets by 2010 (all reductions based on 1997-2001 five-year average):

- 20 per cent reduction in number of marine fatalities;
- 50 per cent reduction in number of reported marine injuries; and
- 30 per cent reduction in both the Canadian and Foreign Flag commercial accident rate (per 1,000 trips)*.

* The accident rate is the number of shipping accidents by Canadian or Foreign Flag commercial vessels involved in domestic and international trade as reported by the Transportation Safety Board.

Transportation of Dangerous Goods, Target 2010

Target 2010 aims for no fatalities, serious injuries or significant damage to property or to the environment as a result of accidental releases of dangerous goods. On an annual basis, there are more than 27 million shipments involving dangerous goods. In 2002, almost all these shipments arrived without incident at their destination, with the exception of 445 occurrences. Of this number, only two were caused by the dangerous good itself; the majority of deaths and injuries are caused by the accident or collision rather than contact with the dangerous good. In 2002, 11 fatalities and 73 injuries resulted from accidents involving dangerous goods. Of these, one death and 32 injuries resulted from the dangerous goods themselves.

Transport Canada promoted the effective implementation of the Clear Language TDG Regulations, which came into force in August 2002, through a major national public awareness campaign that offered 117 sessions across Canada to some 7,000 participants. In addition, 32 courses were delivered across Canada to 600 inspectors (220 federal and 380 provincial).

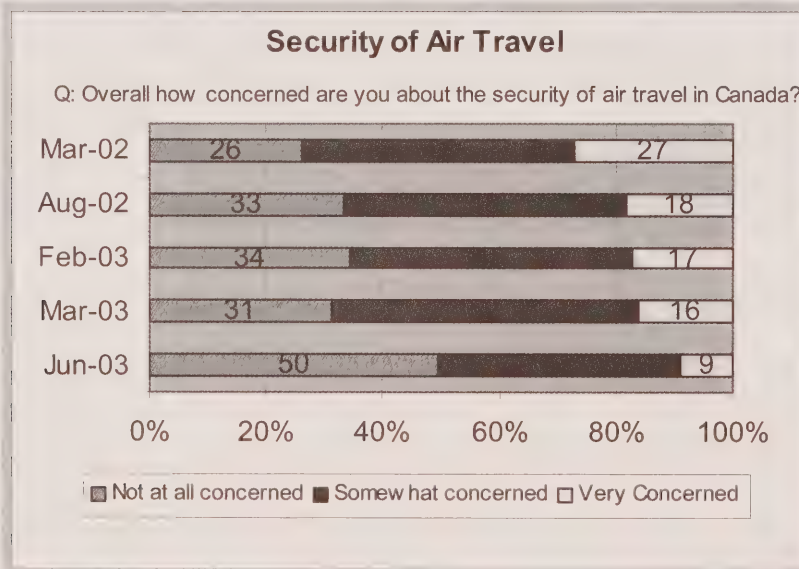
3. Transportation Security

Following the events of September 11, 2001, the Government of Canada launched a number of programs under the Public Security and Anti-Terrorism (PSAT) initiative. Under PSAT, about \$2.2 billion over five years was approved in Budget 2001 for aviation, marine and other transportation security initiatives. Transport Canada is working with other government departments and agencies to implement its PSAT initiatives, as outlined in the side table.

Key PSAT initiatives to enhance transportation security

- Creation of the Canadian Air Transport Security Authority
- Cabin security enhancements
- Grant to Canadian airports for enhanced airport security and policing programs
- Grant to Canadian airlines for immediate improvements to pre-board screening
- Evaluation of advanced technologies for airport security
- Explosives Detection Systems priority deployment
- Enhanced regulatory and oversight capacity
- Regulatory development in support of new International Maritime Organization requirements
- Marine Facilities Restricted Area Access Clearance program
- Marine Security Oversight and Enforcement program
- Chemical Biological Radiological and Nuclear initiative
- National Critical Infrastructure Assurance Program

During 2002, Transport Canada introduced new security initiatives and continued to implement the security enhancements announced in 2001. Working in collaboration with other federal departments, industry stakeholders and union representatives, these efforts strengthened the security of the national transportation system and contributed to reinforcing the confidence of Canadians in transportation security in all modes. Public opinion surveys conducted by EKOS Research indicate that public confidence is being restored to near pre-September 11, 2001 levels, as illustrated in the following graph.



A number of initiatives have been introduced to further enhance aviation security and advance commitments made in the department's Report on Plans and Priorities.

As part of these initiatives, the federal government created a new Crown Corporation, the Canadian Air Transport Security Authority (CATSA), which was established on April 1, 2002 with responsibility for several key aviation security services:

- Pre-board screening at 89 designated airports.
- Contracting with existing screening providers and providing upgraded training to 3,300 existing screening officers.
- Initiating a progressive program for selecting, training and certifying new screening officers to meet or exceed standards set by the federal government.
- Deployment and lifecycle management of the Explosives Detection Systems program.
- Funding airport policing.
- Funding the Canadian Air Carrier Protective Program (CACPP), which was established to place RCMP officers on selected domestic and international flights.
- Implementing an enhanced restricted area pass system and an expanded program to screen non-passengers who require access to restricted areas at airports.

To improve passenger confidence in air transportation and harmonize with our international partners, new regulations were announced to require the installation of internal locking devices to flight compartment doors by May 1, 2002 and new intrusion resistance requirements by April 2003.

Transport Canada's regulatory and oversight capacity was enhanced through the hiring of additional security inspectors and other employees to increase the inspection, monitoring and testing for the air transport security system and to oversee and enhance security requirements nationally. The department also increased its capacity to identify potential threats and the means to address them through strengthened intelligence networks with other departments, additional analysts, and more advanced communications and related technologies.

To enhance marine security, Transport Canada hired additional security inspectors and, in consultation with port facilities, operators, and associations, identified further enhancements to marine security. Further, the Government of Canada announced several new initiatives in January 2003, including:

- regulatory development in support of new International Maritime Organization (IMO) requirements;
- the Marine Facilities Restricted Area Access Clearance Program which will require marine facilities to establish restricted areas and to limit access to those who have been granted a security clearance by the Minister of Transport; and
- the Marine Security Oversight and Enforcement Program which will monitor and enforce compliance with amendments to the IMO Safety of Life at Sea

Convention, including the new International Ship and Port Facility Security Code.

To enhance rail security, Transport Canada worked with the Canada Customs and Revenue Agency (CCRA), Canadian railways and the U.S. Customs Services (now Border Protection under the new Department of Homeland Security) on a Declaration of Principles for southbound rail processing for security and contraband threats. The department has also met with the Railway Association of Canada and the Federal Railway Administration of the U.S. Department of Transportation to discuss the U.S. security clearance requirements for railway crews transporting explosives and dangerous goods into and within the United States. Further discussions are underway.

To enhance border security, Canada and the U.S. signed the Smart Border Declaration, a framework for the secure flow of people, goods and infrastructure, and the exchange of enforcement information. To implement the declaration, a thirty-point Action Plan was developed, for which Transport Canada is responsible for addressing several parts under the area of Secure Infrastructure. These responsibilities include infrastructure improvements, intelligent transportation systems, critical infrastructure protection, and aviation security.

In support of bridge security, Transport Canada adopted a proactive approach in coordinating the federal government's involvement in addressing security measures at Canada's international and domestic bridges. In cooperation with other federal departments and agencies, the department conducted an assessment of bridges owned by the federal government, which included the National Capital Region bridges, the Montreal bridges, the Confederation Bridge, and the Cornwall and Thousand Islands international bridges. The study recommended policies, procedures and security features to be implemented at each crossing to reduce or eliminate tangible security deficiencies through a risk assessment approach.

In January 2003, Transport Canada hosted a workshop on bridge security best practices with the New York Department of Transportation, Michigan Department of Transportation, the Bridge and Tunnel Operators Association, Office of Critical Infrastructure Protection and Emergency Preparedness, Ontario Terrorism Task Force, and the U.S. Federal Highway Administration. The work has resulted in a set of guidelines and best practices to enhance bridge infrastructure security. Individual operators are reviewing the recommendations and will be implementing those improvements they consider cost effective and necessary.

During the Iraqi War, Transport Canada took swift action and worked with industry and other stakeholders to enforce more stringent security measures. This included increased police surveillance and tighter access controls at key transportation facilities at a number of airports, ports and railway operations, and CATSA enhanced pre-board screening of passengers and baggage at airports.

3.4.5 Innovation and Skills

Our vision for a sustainable transportation system lies in the key areas presented in the preceding sections — marketplace frameworks, infrastructure, environment, and safety and security. Success in these areas will depend on the sector's ability to innovate and on the skills of its workers.

1. Promoting an Innovative Transportation Sector

The transportation sector requires innovative approaches and highly skilled workers to help solve problems and develop knowledge and technology solutions. Transport Canada is actively involved in transportation research and development, enhancing the necessary skills and knowledge that will be required by transportation workers, and developing exceptional technologies to leverage highly developed skills in addressing the challenges ahead.

Research and development

Transport Canada has developed an ice navigation simulator as a tool to train entry-level ice navigators. This computer-based, low-cost simulator uses virtual reality, interactive techniques and multimedia hardware and software to facilitate training and reduce the requirements for onboard experience. The simulator is Canada's contribution to an international effort to improve ice navigation training, which is part of a larger effort to standardize rules for shipping in polar waters.

The first year of Transport Canada's project to upgrade equipment and facilities at the Motor Vehicle Test Centre in Blainville, Québec has materialized in the acquisition of state-of-the-art anthropomorphic testing devices, commonly known as crash test dummies, and data acquisition equipment. These improvements will enhance the department's research capabilities as well as regulatory development and compliance testing, which will lead to improved standards and a greater influence on harmonized standards on the international arena.

In its efforts to improve the efficiency of inter-modal operations, Transport Canada has developed an operational prototype that provides real-time identification and cataloguing of rail cars and containers entering or leaving the Port of Montreal by rail. The prototype uses a combination of an automatic equipment identification tag reader, a proven technology already in use at the port to identify rail cars, and a state-of-the-art optical character recognition system, which reads ISO 6346 standard container identification codes. The system offers a fast and efficient way to track containers and their contents in a busy port environment, and provides increased security through better management of freight traffic.

Conveying information to passengers with hearing or cognitive impairments in the busy environment of an airport presents special challenges to airlines and airport authorities. To ensure accessibility to the transportation system, Transport Canada tested a number of visual messaging technologies, including electronic reader boards, full-text monitors, and flight information displays. Electronic reader boards, which were found to be the most effective technology, have recently been deployed in most major airports in Canada, allowing air carriers to provide real-time information, especially at the gate.


2. Meeting the Skills Challenge

The National Marine Training Program is responsible for the development and administration of technical training courses for the marine inspection community. This program ensures inspectors are in compliance with changing rules and regulations and are knowledgeable of the acts and regulations impacting marine safety. The program has been successful, with twelve technical training courses developed to date, including an on-line handbook for new inspectors. Ongoing work includes a national policy for mandatory training of inspectors prior to appointment, continued emphasis on small vessel inspections, backup for regional inspectors when they are assisting with the delivery of training courses, and revision of existing course content to reflect new changes to the regulations.

Transport Canada has also initiated a study on amphibious passenger vehicles with respect to topics like an overview of the general design, the Canadian regulatory regime, other marine administration's requirements and safety issues. The study will be used as a base to expand knowledge and address future safety measures on amphibious passenger vehicles.

During 2002-03, work in the regulatory/inspection community was focused on retention, recruitment, community building and awareness building. To this end, an interdepartmental national conference was sponsored for federal inspectors, in which more than 225 participants from eight departments and agencies participated. The conference focus was on workshops that developed and made use of knowledge transfer methods within the community, in addition to regionally themed workshops, where participants discussed ways to implement local information sharing networks, methods and practices to encourage local development in the community.

Transport Canada has reaffirmed its commitment to promote intelligent transportation systems (ITS) and support the adoption of ITS technologies. Under the Strategic Highway Infrastructure Program, \$30 million is dedicated to ITS and, to date, some \$3.4 million has been expended on 16 cost-shared projects designed to accelerate the deployment of ITS technologies across Canada. Transport Canada also developed a plan for ITS research and development, called *Innovation Through Partnership*, which was released in May 2003. It serves both as the third strategic pillar of *En Route to Intelligent Mobility*, which is the government's ITS plan, and as

an important first step in meeting the ITS commitments made by the department. The objectives of the research and development plan are to accelerate the growth of knowledge and skills, and promote the uptake and commercialization of ITS technology. It contains a number of ITS research and development activities designed to foster innovation and sets out a mechanism for funding ITS research and development project proposals designed to meet Transport Canada's priorities as documented in *Straight Ahead*.  More information can on ITS can be found at www.its-sti.gc.ca/en/menu.htm.

3.5 Inside Transport Canada — The Management Agenda

1. Workforce Renewal

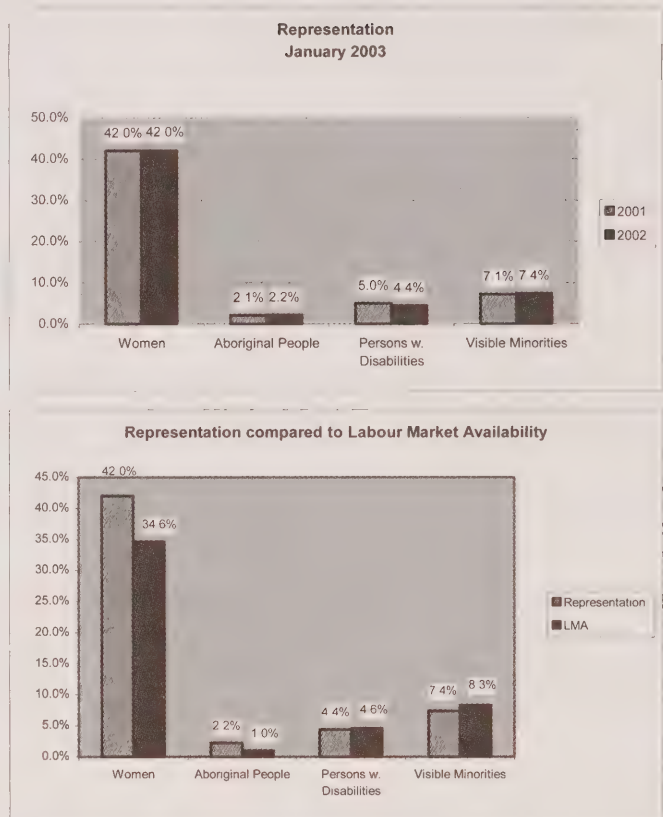
Diversity

In the wake of the successful Representation Census conducted in December 2001, Transport Canada's efforts during 2002 to improve representation in the minority-designated groups produced mixed results, with gains in some areas and slippages in others. Current employment shares of persons with disabilities and visible minorities, for all employment categories

combined¹, are lower than labour market availability. Most of the representation gap is in the technical category². Representation of women is good overall, and currently exceeds labour market availability in all but the operational category³.

Transport Canada is implementing a Diversity Strategy that will provide a stimulating and attractive work environment for all employees, and will focus on improving representation to respond to the expectations of Canada's diverse population.

The January 2003 complement of 4,684 full-time equivalents comprised 3,421 Anglophones (73%) and 1,263 Francophones (27%), a ratio that has remained fairly stable over the last few years.

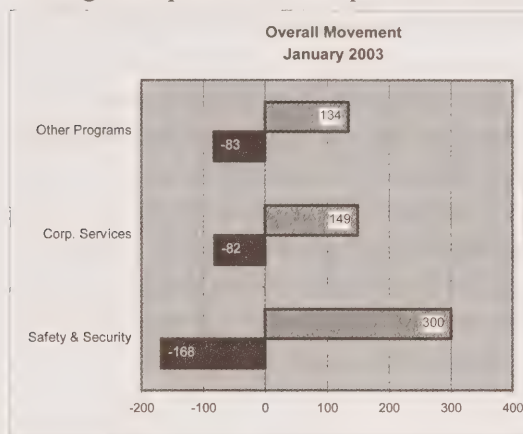


1. Employment categories include Executive, Scientific and Professional, Administrative and Foreign Services, Technical, Administrative Support, Operational
2. Technical Category includes Aircraft Operation, Engineering and Scientific support, Electronics, General Technicians, Social Science Support, Technical Inspection
3. Operational Category includes Firefighters, General Labour and Trades, General Services

Building Capacity

Transport Canada continued its efforts to ensure a sustainable and productive workforce given that two out of five indeterminate employees are eligible to retire by the year 2011.

After experiencing a slight growth in 2001 (66 employees, or 1.5 per cent), recruitment exceeded attrition right across the department in calendar year 2002. During that period, Transport Canada's workforce grew by 250 employees, or



5.6 per cent. The added focus on security matters resulting from the events of September 11, 2001 had much to do with the overall increase (the Safety and Security business line accounted for 53 per cent of the workforce growth).

Transfers to other federal departments (112) were the leading reason for separation over the last year, followed by retirements (82) and resignations (46). It is noted that the number of resignations dropped by 17 from the previous year. The department's total indeterminate attrition rate is calculated at 6.1 per cent (compared to 6.8 per cent in 2001).

Transport Canada has also made significant progress in reducing the risks associated with the loss of corporate memory. As of May 2003, succession and knowledge transfer plans have been completed for 64 critical subject matter experts who are eligible to retire within the next nine years. Treasury Board Secretariat has recognized the department's strategy as a best practice.



2. Modern Management and Reporting on Results

Transport Canada's response to critical and pressing security issues in the aftermath of September 11, 2001 resulted in the Modern Management agenda giving way somewhat to other competing and national priorities. However, this is not to say that efforts did not

continue on many fronts in support of the government's broader management agenda. In fact, much good effort continued throughout the department in such areas as risk management, building leadership capacity, ensuring a sound foundation for the integration of financial and operating information, stewardship of resources, and workforce renewal.

Modern management concepts are continually being embedded into orientation sessions, training courses, awareness sessions, and a variety of communication vehicles, as a means to remind managers and staff alike of their ongoing stewardship and accountability in managing public assets. Transport Canada is now renewing its efforts to implement modern management practices in support of the broader *Results for Canadians* agenda.

The department continues to make significant progress in the area of risk management. Within Civil Aviation, a policy of mandatory risk management training was adopted, and a training program establishes, for all personnel holding Ministerial Delegation of Authority. The department has also adopted a formal risk audit framework for transfer payments in accordance with Treasury Board policy. Risk management is also considered in project planning and development. For example, the department developed and obtained approval for a risk management plan for the Business Intelligence and Resource Management Project (Oracle 11i).

Performance Measurement

Much work has been achieved toward establishing results frameworks and defining activities as the department ensures that congruent linkages exist between resources, outputs and outcomes in support of the broader strategic objectives.

Transport Canada's integrated planning process and service line reviews both serve to reinforce the need to link financial and non-financial information in the context of budget allocation and reallocation. The recent introduction and evolution of these processes have further embedded or institutionalized the integration of performance information in the department. Furthermore, senior management values these processes as a useful tool to facilitate the consideration of competing proposals and priorities.

3. Access to Information

Transport Canada met the time requirements for response to 77 per cent of the requests completed under the *Access to Information and Privacy Acts* during 2002-03. The response time represents a decrease from the 81 per cent on-time response rate for the previous year, partly because of the significant and unpredictable increase (58 per cent) in the total workload. A factor that contributed to the increased workload was the ongoing public and media interest in transportation security post-September 11, 2001. In March 2003, Transport Canada commissioned a process review to ensure that internal processes were not hindering the effective handling of access to information and privacy (ATIP) requests. The review concluded that, despite the performance rating, there were no

major process problems. In fact, the review found that the department has initiated many improvements, and has kept pace with other departments in taking advantage of best practices and other efficiencies aimed at improving response times. The review also praised Transport Canada for its efforts in preserving quality in its ATIP process.

4. Accessibility and Connectivity

Government On-line — Delivery of Electronic Services to External Stakeholders


The Government On-line (GOL) initiative at Transport Canada provides for the introduction of on-line transactional services and information to improve the effectiveness of the work it carries out with industry stakeholders for Canadians. Through this initiative, 32 projects totalling \$3.4 million were funded and completed in 2002-03.

The 2002-03 investments in new on-line services have ensured that common standards are applied for easier access to electronic-based transportation-related information. Candidates now have the option to take on-line flight training and aviation examinations in a way that is more convenient for them. Authorized aircraft manufacturers can now be provided secure on-line access to update their data in minutes versus days. Inspectors have field tools and systems that minimize the time and effort it takes to inspect commercial vessels carrying out business in Canadian waters. The rail industry can now make on-line submissions to Transport Canada for Ministerial approvals under the *Railway Safety Act*, improving on the current manual process. Manufactures can now register their dangerous good on-line, reducing the time to process registrations from days to minutes.

The following examples demonstrate GOL achievements:

- The Access to Travel web site provides on-line travel information to travelers with disabilities and to the caregivers and families of persons with disabilities, seniors and other travelers with special needs, to alleviate the problems they face when traveling.
- The Marine Services Online web site offers custom subscription services to meet all the information needs of marine clients, partners, stakeholders and the general public. Transport Canada established this one-stop marine information site in partnership with Fisheries and Oceans Canada and Environment Canada.
- A web-based database application provides stakeholders with a means by which to ask questions and request clarification respecting the new Transportation of Dangerous Goods Clear Language Regulations. Where necessary, interpretations are posted to the database. The site also allows access to the database so that stakeholders may search for interpretations of particular interest to them.

In January 2003, a refocused GOL direction was adopted, one that embraces a more focused approach to meet the demands of external stakeholders, including industry and


citizens, by the December 2005 target date set by the Government of Canada. Plans are underway to evolve the current performance management framework to better demonstrate the value of the GOL investments and link to department and government priorities. In addition, funding for future GOL projects will favour increased multi-jurisdictional collaboration and horizontal service delivery opportunities, linked to the government's service delivery, modern management, and innovation agendas.  More information about Transport Canada's GOL initiative can be found at www.tc.gc.ca/gol/menu.htm.

Information Management and Information Technology

Transport Canada's 2002-03 information management/information technology (IM/IT) investments have enabled internal employees, citizens, and external stakeholders to conduct more business transactions electronically, in a timely, efficient and, where needed, secure manner, and have ensured easier access, sharing and exchange of information. The investments have also provided a foundation for high availability of regulatory, licensing, and safety management applications, and information services targeted to Canadians and industry.

External clients can electronically access a dynamic web site for one-stop marine information. Canadians and the transportation sector can now readily access and conduct research on-line through resources such as electronic journals, standards, books and documents. Transport Canada employees can better serve their clients through a visual system that helps identify and quantify risks associated with the transportation of dangerous goods to determine whether high-risk shipments are being adequately inspected.

A new records, document and information system was introduced for managing electronic information holdings, which allow staff to save and access information on-line to better serve clients by having more timely and complete information. Inspectors equipped with mobile tools and electronic reference manuals can complete inspections more effectively and efficiently while in the field, and instantly access all vital information needed to respond quickly to an urgent situation. From a security perspective, key IM/IT investments have contributed to enhancing personnel security checks of individuals accessing restricted areas in Canada's airports.

Transport Canada's 2003-06 IM/IT Strategic Plan was approved in April 2003, the key result of which will be the enhanced delivery of programs through more strategic IM/IT investments and implementation. The plan will evolve as necessary to meet departmental requirements, and will be driven by Transport Canada's business direction and priorities.  More information about our IM/IT strategy can be found at www.tc.gc.ca/gol/im-itstrategicplan.htm.

4.0 Financial Tables

Table A — Summary of Appropriations

Vote	(\$000s)	2002-2003		
		Planned Spending	Total Authorities	Actual Spending
1	Operating expenditures (net of revenues)	114,227	155,467	154,352
5	Capital expenditures	121,500	79,571	54,152
10	Grants and Contributions	376,347	400,006	264,393
15	Payments to the Jacques Cartier and Champlain Bridges Inc.	83,740	83,740	80,135
20	Payments to Marine Atlantic Inc.	32,949	46,381	46,381
25	Payments to VIA Rail Canada Inc.	255,701	255,701	255,701
35	Payment to the Queens Quay West Land Corporation	0	4,000	4,000
40	Payment to the Old Port of Montreal Corporation Inc.	0	18,400	18,400
(S)	Payment to the Canadian Air Transport Security Authority	0	259,477	259,477
(S)	Minister of Transport — Salary and motor car allowance	65	67	67
(S)	Payments to Canadian National for the Victoria Bridge in Montreal	3,300	3,300	3,300
(S)	Contributions to employee benefit plans	54,800	58,365	58,365
(S)	Payments in respect of St. Lawrence Seaway agreements	1,900	1,742	1,742
(S)	Northumberland Strait Crossing subsidy payment	49,900	48,956	48,956
(S)	Refunds of amounts credited to revenues in previous years	0	40	40
(S)	Spending proceeds from disposal of surplus Crown assets	0	5,144	3,092
Total budgetary		1,094,429	1,420,357	1,252,552

Due to rounding, columns may not add to totals shown.

Table B — Comparison of Total Planned Spending to Actual Spending

2002-2003 Business Line (\$000s)	FTEs	Gross Operating ¹	Capital	Transfer Payments ²	Crown Corporations	Total Gross Spending	Less: Respendable Revenues	Total Net Spending
Policy	198 223 240	28,595 39,002 37,727	809 1,130 1,076	96,499 72,611 64,438	288,650 302,082 302,082	414,553 414,825 405,323	510 630 734	414,043 414,195 404,589
Programs and Divestiture	368 428 443	58,548 85,022 84,777	77,799 43,156 22,295	319,156 335,197 212,388	83,740 83,740 80,135	539,243 548,415 399,595	295,813 331,796 330,311	243,430 216,619 69,284
Safety and Security	2929 3091 3027	335,509 363,217 363,843	27,327 20,895 17,422	13,892 44,355 39,723	- 259,477 259,477	376,728 687,944 680,465	47,209 51,301 52,479	329,519 636,643 627,986
Departmental Administration	820 909 966	93,249 117,478 115,204	15,565 15,784 14,753	- 100 100	- 22,400 22,400	108,814 155,762 152,457	1,377 1,562 1,765	107,437 154,200 150,692
Total	4315 4651 4676	515,901 606,019 601,551	121,500 80,965 55,546	429,547 452,263 316,649	372,390 667,699 664,094	1,439,338 1,806,946 1,637,840	344,909 385,289 385,289	1,094,429 1,420,357 1,252,552
Other Revenues and Expenditures:								
– Non-respendable revenues (see Table D)								
– Cost of services provided by other departments (authorities = actuals)								
Net Cost of the Program								
							55,943	
								1,125,248
								1,461,300
								1,239,706

Due to rounding, columns may not add to totals shown.

1. Includes statutory payments for employee benefit plans, Minister's allowances, collection agency fees, previous years' refunds, payments in respect of St. Lawrence Seaway agreement, and proceeds from the disposal of surplus Crown assets. 2. Includes statutory payments for Victoria Bridge (Montreal) and the Northumberland Strait Crossing subsidy.

Normal font denotes planned spending. *Italicized font* denotes total authorities. **Bold font** denotes actual expenditures/revenues.

Table C — Historical Comparison of Net Spending

Business Line (\$000s)	2002-2003				
	Actual 2000-01	Actual 2001-2002	Planned Spending	Total Authorities	Actual Spending
Policy	381,290	539,459	414,043	414,195	404,589
Programs and Divestiture	123,132	155,647	243,430	215,319	69,284
Safety and Security	302,578	380,146	329,519	636,643	627,987
Departmental Administration	108,729	118,164	107,437	154,200	150,692
Total budgetary	915,720	1,193,417	1,094,429	1,420,357	1,252,552

Due to rounding, columns may not add to totals shown.

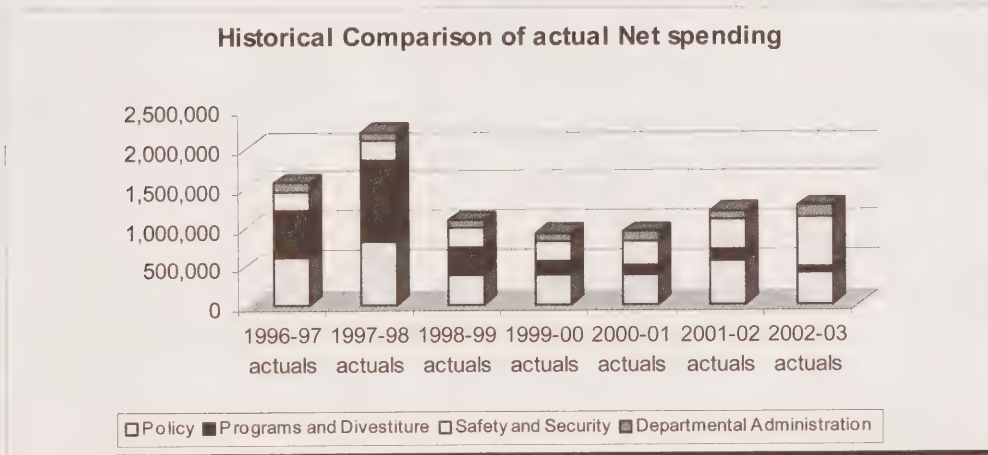


Table D — Revenues

Business Line (\$000s)	Actual 2000-01	Actual 2001-02	2002-2003		
			Planned Revenues	Total Authorities	Actual Revenues
Responsible Revenues					
Policy					
• Air Service Forecasts	322	262	-	-	274
• Internal revenues from Agriculture Canada for grain monitoring	60	202	460	-	333
• Rental revenue	119	117	-	-	111
• Miscellaneous internal and external revenues	117	-	50	630	16
	618	581	510	630	734
Programs and Divestiture					
• Harbours and ports revenues (net of commissions)	11,178	14,265	13,015	13,215	11,535
• Airports — Rentals	9,328	5,839	4,980	8,157	8,167
• Airports — Concessions	4,313	1693	738	1,734	1,841
• Airports — Landing fees	9,451	4439	2,632	5,211	5,181
• Airports — General terminal fees	5,625	2896	1,843	3,497	3,700
• Airports — Lease and chattel payments	219,273	248,271	272,130	299,517	299,551
• Miscellaneous	1,608	1,004	475	465	336
	260,776	278,406	295,813	331,796	330,311
Safety and Security					
• Internal and external aviation safety revenues	12,922	11,851	10,839	11,204	12,810
• Internal and external revenues for aircraft services	27,519	33,723	26,497	26,648	26,026
• Road safety fees	353	-	460	460	-
• Internal and external marine safety revenues	9,188	7,591	7,400	7,377	8,464
• Short line rail inspections and other rail safety revenues	131	135	63	50	112
• Internal and external revenues from research and development activities	2,444	5,204	1,925	5,071	3,757
• Miscellaneous internal and external revenues	1,442	1,333	25	491	1,311
	53,999	59,838	47,209	51,301	52,479

Due to rounding, columns may not add to totals shown.

Table D — Revenues *(continued)*

	2002-2003				
Business Line (\$000s)	Actual 2000-01	Actual 2001-02	Planned Revenues	Total Authorities	Actual Revenues
Departmental Administration					
• Internal revenue for training and systems support	779	234	-	30	124
• Internal and external lease and concession revenues	913	927	788	645	972
• Miscellaneous internal and external revenues	249	182	589	887	670
	1,941	1,344	1,377	1,562	1,765
Total Responsible Revenues	317,334	340,170	344,909	385,289	385,289
Non-responsible revenues					
Tax revenues:					
• Goods and services tax	21,678	-	-	-	-
Non-tax revenues:					
• St. Lawrence Seaway Management Corporation	4,098	4,802	5,000	5,000	4,856
• Hopper car leases	13,577	13,936	10,000	10,000	15,432
• Canada Port Authority stipends	5,847	10,402	10,298	-	9,765
• Return on investments	36,517	32	-	-	21,410
• Refunds of previous years' expenditures	657	1,143	-	-	1,057
• Adjustments to previous years' payables	15,193	4,433	-	-	5,323
• Privileges, licences and permits	196	49	-	-	60
• Fines	626	1,169	-	-	1,063
• Proceeds from sales	49	1,826	-	-	796
• Proceeds from the disposal of surplus Crown assets	9,438	5,284	-	-	4,108
• Miscellaneous	609	396	-	-	1,256
• CTMA Traversier Ltée	-	-	-	-	833
• Old Port of Montreal	-	-	-	-	2,315
• Gulf War Compensation against Iraq	-	-	-	-	420
• Great West Life – Canada Ports Refund	-	-	-	-	95
Total Non-responsible Revenues	108,486	43,473	25,298	15,000	68,789

Due to rounding, columns may not add to totals shown.

Table E — Statutory Payments

Business Line (\$000s)	2002-2003				
	Actual 2000-01	Actual 2001-02	Planned Spending	Total Authorities	Actual Spending
Policy					
• Employee benefit plans	2,776	2,738	2,774	3,126	3,126
• Proceeds from the sale of surplus Crown assets	9,453	-	-	-	-
	12,229	2,738	2,774	3,126	3,126
Programs and Divestiture					
• Employee benefit plans	5,982	4,552	4,374	4,928	4,928
• Payments to Canadian National — Victoria Bridge	11,709	3,072	3,300	3,300	3,300
• Northumberland Strait Crossing subsidy	46,934	48,325	49,900	48,956	48,956
• Proceeds from the sale of surplus Crown assets	-	25	-	-	-
• Payments in respect of St. Lawrence Seaway agreements	2,474	1,496	1,900	1,742	1,742
• Refunds of previous year's expenditures	-	-	-	40	40
	67,099	57,470	59,474	58,966	58,966
Safety and Security					
• Proceeds from the sale of surplus Crown assets	-	4,223	-	294	294
• Employee benefit plans	35,701	34,230	38,519	39,116	39,116
• Payments to the Canadian Air Transport Security Authority	-	-	-	259,477	259,477
	35,701	38,453	38,519	298,887	298,887
Departmental Administration					
• Employee benefit plans	9,858	8,992	9,133	11,194	11,194
• Minister's allowances	52	68	65	67	67
• Collection agency fees	4	-	-	-	-
• Proceeds from the sale of surplus Crown assets	-	2,094	-	4,850	2,798
	9,914	11,154	9,198	16,111	14,059
Total Statutory Payments	124,942	109,814	109,965	377,091	375,039

Due to rounding, columns may not add to totals shown.

Table F — Transfer Payments

Business Line (\$000s)	2002-2003				
	Actual 2000-01	Actual 2001-02	Planned Spending	Total Authorities	Actual Spending
Grants					
Policy	22,548	122,272	23,539	23,539	23,377
Programs and Divestiture	36,300	19,800	-	-	-
Safety and Security	115	9,069	100	100	100
Departmental Administration	-	-	-	-	-
Total Grants	58,963	151,141	23,639	23,639	23,477
Contributions					
Policy	35,961	35,722	72,960	49,072	41,061
Programs and Divestiture ¹	181,273	194,168	319,156	335,197	212,388
Safety and Security	14,911	13,378	13,792	44,255	39,624
Departmental Administration	-	-	-	100	100
Total Contributions	232,145	243,269	405,908	428,624	293,173
Total Transfer Payments	291,108	394,410	429,547	452,263	316,649

Due to rounding, columns may not add to totals shown.

1. Includes statutory payments for the Victoria Bridge in Montreal and the Northumberland Strait Crossing subsidy.

Table G — Details on Transfer Payment Programs

The following table presents information concerning each of Transport Canada's transfer payment programs for which the total estimated cost (TEC) of the program exceeds \$5 million. Spending is in thousands of dollars.

Program Name	2002-03 Spending	Our objective is to . . .	Expected results	Results achieved
Grant to the Province of British Columbia for ferry and coastal freight and passenger services (ongoing program).	\$23,377	Assist the Province in providing ferry services in the waters of British Columbia.	Transportation links to the national surface transportation system from various regions and isolated areas of British Columbia.	Ongoing service by BC Ferries to coastal and remote areas of B.C.
Contribution for non-VIA Rail passenger services (TEC \$37.8 M).	\$6,774	Ensure the provision of transportation services to remote regions.	Continued access to rail service for Canadians in remote areas (between Sept-Îles and Labrador City/Schefferville; Sault Ste. Marie and Hearst; and Toronto and North Bay).	Passenger rail service continues to be provided to these remote areas.
Contribution for ferry and coastal passenger and freight services (ongoing program).	\$8,027	Monitor ferry service operations with a view to reduce operators' dependence on federal subsidies by ensuring the commercial viability of the operation through services that effectively meet demand and rates that reflect market conditions.	Safe, reliable and affordable ferry services between Wood Island and Caribou; and Souris and Cap-aux-Meules.	Provision of safe, reliable and affordable services resulting in traffic growth and strengthened market share. Positive impact on regional economies and relief of remoteness.
Payment to the Canadian Wheat Board (CWB) for hopper cars for the transportation of grain in Western Canada (ongoing program).	\$16,045	Assist the CWB with the acquisition and leasing of hopper cars.	Efficient transportation of grain in Western Canada.	CWB has sufficient leased hopper cars for the efficient transportation of grain in Western Canada.
Allowances to former employees of Newfoundland Railways, Steamships and Telecommunications Services transferred to Canadian National Railways (ongoing program).	\$964	Assume responsibility for that portion of the pension costs not payable by the Government of Newfoundland or Canadian National Railways for the transferred employees.	Ensure a pension income equivalent to the provincial plans at the time of transfer is accessible for the former provincial employees.	Former provincial and railway employees are receiving a pension income equivalent to provincial plans.
Contribution toward the Quebec Bridge Restoration Program (TEC \$6 M).	\$600	Assist CN Rail with the restoration of the Quebec Bridge, which was originally built by the Government of Canada in 1918.	Continued safe operation of vehicle and train traffic on the bridge.	The restoration of the bridge is ongoing and vehicle and train traffic have continued in full operation throughout.

Transfer Payments (continued)

Program Name	2002-03 Spending	Our objective is to . . .	Expected results	Results achieved
Toronto Waterfront Revitalization Project, a project of collaboration among three levels of government (TEC \$500M including \$10.1 M) for the four priority projects and the development plan.)	\$5,200	Enhance Toronto's economic vitality, social development, transportation system, housing development, and environmental sustainability.	A clean, green, vital, accessible and beautiful waterfront that will be enjoyed by city residents and welcome tourists and visitors from Canada and around the world.	In 2002-03 the interim Toronto Waterfront Revitalization Corporation was continued as a permanent corporation under provincial legislation and work was begun on four priority projects and the development plan.
Strategic Highway Infrastructure Program – Border Crossing (Planning and Integration) (TEC \$68 M)	\$330	Enhance the reliability and overall operating performance of the surface transportation system.	Improved mobility and transportation efficiencies and enhanced safety performance and sustainable transportation.	Three border projects worth a total of \$108 million have been announced, 3 feasibility studies have been funded, including the study on a new or improved border crossing at Windsor. Funding of \$350,000 granted for rapid transit studies in Vancouver and Ottawa.
Strategic Highway Infrastructure Program – Intelligent Transportation System (TEC \$29 M)	\$1,265	Enhance the reliability and overall operating performance of the surface transportation system.	Improved mobility and transportation efficiencies and enhanced safety performance and sustainable transportation.	17 contribution agreements have been successfully negotiated for the deployment and integration of ITS, at a total estimated cost of \$3.7M. One project has been concluded, with the remainder having completion dates ranging from fall 2003 to spring 2004.
Contributions for the operation of non-National Airport System (NAS) airports (ongoing program).	\$1,752	Provide operating subsidies to airport sites across Canada.	Safe operations at non-NAS airports not yet transferred (and not yet eligible for ACAP).	Various contributions were made to non-NAS airports to maintain an appropriate level of operations.

Transfer Payments (continued)

Program Name	2002-03 Spending	Our objective is to . . .	Expected results	Results achieved
Airports Capital Assistance Program (maximum of \$190 million over five years).	\$32,386	Assist eligible airports in financing capital projects.	Safe operations, protection of assets, and reduced costs at non-NAS airports.	Seventy-four airports received contributions towards various approved projects.
Port Divestiture Fund (TEC \$115 M).	\$22,102	Provide assistance/incentive to potential non-federal port encourage acceptance of the port and facilities with an undertaking to continue port operations and to assist in bringing the port property to a minimum safety and operating standard.	Facilitate the transfer/divestiture of regional/local ports to local groups (implementation of the National Marine Policy).	Twelve ports were successfully transferred to local groups.
Contributions to provinces toward highway improvements to enhance overall efficiency and promote safety while encouraging regional, industrial development and tourism which includes New Brunswick Highway Improvements and Outaouais Road Development Agreement (ongoing program).	\$40,684	Participate in joint federal-provincial financing of the construction, strengthening and improvement of certain highway links and roads.	Improved transportation safety and efficiency and promotion of economic development.	Effective highway contributions were made to insure transportation safety and efficiency and promotion of economic development.
Trans-Canada Highway (TCH) Agreement — Newfoundland (TEC \$388.5 M).	\$16,303	Construct links of the TCH in Newfoundland and Labrador in exchange for the termination of rail operations in the province.	Strengthened and improved TCH in Newfoundland and Labrador.	TCH improvements were made as per agreement.
(S) Payments to CN Rail in respect of the termination of tolls on the Victoria Bridge in Montreal, and for the rehabilitation work on the roadway portion of the bridge (ongoing program).	\$3,300	Compensate CN for the federal decision to remove tolls, and to contribute to a major rehabilitation of the roadway portion of the bridge.	Defray negative impact on CN's revenues of the removal of the tolls and support safe operation of vehicles on the bridge and approaches.	Payments were made to CN towards rehabilitation work on the roadway portion of the bridge.
(S) Northumberland Strait Crossing subsidy payment (ongoing program).	\$48,956	Honour constitutional obligation to provide transportation link between Prince Edward Island and the mainland.	Continuous and efficient year-round transportation provided for people and goods between Prince Edward Island and the mainland.	Subsidy payments were made to insure continuous transportation between PEI and mainland.

Transfer payments (continued)

Program Name	2002-03 Spending	Our objective is to . . .	Expected results	Results achieved
Strategic Highway Infrastructure Program – Highway Component (TEC \$485 M)	\$25,802	Provide funding for provincial highway projects to address the needs of Canada's National Highway System.	Improved mobility and transportation efficiencies and enhanced safety performance and sustainable transportation.	Multiple improvements were made towards provincial highways.
Strategic Highway Infrastructure Program- Border Crossing (Planning and Integration) (TEC \$68M).	\$7,666	Enhance the reliability and overall operating performance of the surface transportation system.	Improved mobility and transportation efficiencies and enhanced safety performance.	Various projects toward the mobility, efficiency and safety of the surface transportation system.
Action Plan 2000 for Climate Change (TEC \$40.2 M)	\$40	Reduce the growth of greenhouse gas (GHG) emissions from the transportation sector.	Adoption of more energy-efficient transportation and land use, the capacity to reduce GHG emissions; innovative technologies and best practices	Different initiatives were taken to reduce the growth of GHG emissions in transportation.
Payments in support of crossing improvements approved under the <i>Railway Safety Act</i> (ongoing program).	\$7,495	Provide assistance to railway companies and/or road authorities to carry out works to improve safety at public road/railway grade crossings.	Reduced risk of collisions and casualties at public road/railway grade crossings.	103 grade crossing improvements were made across Canada. Accidents at grade crossings have been reduced by 28% since 1996.
National Safety Code (TEC \$17.8 M).	\$6,290	Provide assistance to provinces and territories in support of the uniform application of the National Safety Code Standards to extra-provincial carriers.	Improved safety levels, safety monitoring capabilities, and national uniformity of standards.	Hours of Service and Safety Rating were revised and approved by the Council of Ministers in the fall of 2002. Regulatory activity is currently underway patterned after these standards.
Contribution to airlines for security enhancements to aeroplane cockpits (TEC \$34M).	\$25,369	Provide assistance to eligible applicants to help cover the cost of security modifications to existing passenger and cargo aircrafts.	Improved security levels and restoration of the public's confidence in the security of air travel and of pre-September 11 th traffic levels and growth rates.	Initial door kit purchases and installation on majority of affected Canadian operators. New flight deck door operational regulations effective April 9, 2003.

Table H – Loans, Investments and Advances

<i>(\$000s)</i>	Actual 2000-2001	Actual 2001-2002	Actual 2002-2003
Investment in Ridley Terminals Inc.	90,000	90,000	90,000
Investment in Royal Canadian Mint	--	--	40,000
Loan to Saint John Harbour Bridge Authority	26,013	25,024	24,152
Canadian Airport Authorities	--	--	19,221
Loans assumed from the former St. Lawrence Seaway Authority	724	716	692
Total Outstanding Balances	116,737	115,740	174,065

Due to rounding, columns may not add to totals shown.

Table I– Contingent Liabilities

Type of Contingent Liabilities (\$000s)	As at	
	March 31, 2002	March 31, 2003
Bond and loan guarantees	64,147	63,000
Injury or loss of life	7,865	7,830
Breach of contract	475	25
Total Contingent Liabilities	72,487	70,855

Due to rounding, columns may not add to totals shown.

Table J – Procurement and Contracting

Role played by Procurement and Contracting in Delivering Programs —

Procurement and contracting play a central role in Transport Canada's program delivery, allowing the department to obtain highly specialized research, advice and direct services in support of its policy and program delivery. Procurement allows the department to achieve operational requirements and to also spur economic growth within the Canadian economy.

Overview of how Transport Canada manages its contracting function —

Transport Canada operates in a decentralized environment, with designated procurement specialists at headquarters and in the regions who have full contracting authority. Low dollar value procurement authority has been delegated to responsibility centre managers throughout the department so they can meet most of their acquisition needs quickly and with minimal administrative burden. Some headquarters organizations also have specific limited contracting authority for specialized requirements, such as the purchase of aircraft parts, vehicles, informatics professional services, and pilot training. Transport Canada uses the services of Public Works and Government Services Canada (PWGSC) to procure goods exceeding \$5,000 where these goods are not available under a standing offer, as well as certain types of services (e.g., research and development). Most responsibility centre managers have use of a departmental acquisition card for purchases up to \$5,000.

Contracts are created using the department's automated contracting system. The department uses MERX, the federal government's electronic tendering system, to advertise most procurement opportunities exceeding \$25,000. Contract Review Committees have been established across the department to review and challenge certain types of contracting situations, such as proposed sole source contracts exceeding \$25,000, unauthorized contracting actions, and some amendments. Regional Contract Review Committees are limited to reviewing contracts that do not exceed \$10,000. There is on-going monitoring of low dollar value contracts and periodic reviews of contracts arranged by organizations with specific limited contracting authority. In addition, the headquarters procurement organization conducts formal functional reviews in its own office and in the regional procurement offices about every three years. In calendar year 2002, Transport Canada awarded approximately 8,000 contracts valued at \$31.5 million. These figures do not include call-ups against PWGSC standing offers, contracts arranged by PWGSC on behalf of Transport Canada, and acquisition card purchases.

Progress and new initiatives enabling effective and efficient procurement practices —

Transport Canada has developed a number of instruments to assist managers with their contracting requirements. These include *A Guide to Procurement and Materiel Management*, which takes managers through the entire contracting process from the planning stage to contract management, and materiel and contracting services bulletins on specific contracting issues. These are posted on the department's Intranet web site. The department has also developed a number of training courses for managers on contracting, developing terms of reference, and managing contracts. For the past few years, the department has exceeded its targets for contracting with Aboriginal suppliers pursuant to the Procurement Strategy for Aboriginal Business.

Table K – Reporting Template for External Charging Information

Name of Fee Activity	Fee Type	Fee Setting Authority (e.g., Legislative, Regulatory)	2002-03 Actual Revenue (\$000)	Estimated Full Cost to provide good or service (\$000)	Consultation and Analysis	Service Standard	Performance Results
Programs & Divestiture							
Airports — Concessions	Lease and Use of Public Property	Federal Real Property and Federal Immovables Act	1,143	Not available (N/A)	Concession contracts are tendered.	N/A	N/A
Airports — Sales	Sales of goods and information products	Financial Administration Act	90	N/A	N/A	N/A	N/A
Airports — Rentals	Lease and use of Public property	Federal Real Property Act.	5,724	N/A	Land leases are negotiated based upon the PWGSC appraised value of the property, pursuant to the Real Property policy. Space leases are similarly established within terminal buildings.	N/A	N/A

Table K – Reporting Template for External Charging Information

Name of Fee Activity	Fee Type	Fee Setting Authority (e.g., Legislative, Regulatory)	2002-03 Actual Revenue (\$000)	Estimated Full Cost to provide good or service (\$000)	Consultation and Analysis	Service Standard	Performance Results
<p>Airports — General Terminal Fees, Landing Fees, Aircraft Parking Charges</p> <p>ASCR fees located at: www.tc.gc.ca/act</p> <p>S- regulations/Gene ral/A/aa/regulati ons/120/aa129a/a a129a.html</p>	<p>Services of a non-regulatory nature</p>	<p>Section 4.4 (2) of the Aeronautics Act, and Section 2 of the Ministerial Regulations</p> <p>Authorization Order - <i>Air Services Charges Regulations</i></p>	<p>8,938</p>	<p>N/A</p>	<p>Associations representing industry are provided, through letters, information on department's proposal to change fees and are invited to comment. Airport staff also discusses proposal with clients at site-specific level. Proposal and Regulatory Impact Analysis Statement (RIAS) are pre-published in Part I of the Canada Gazette with request for stakeholders to comment within 30 days of publication. Follow-up letters are sent throughout the process – such as in reply to comments received; to inform industry of anticipated date of prepublication; and of Minister's decision on proposal.</p>	<p>N/A</p>	<p>N/A</p>

Table K – Reporting Template for External Charging Information

Name of Fee Activity	Fee Type	Fee Setting Authority (e.g., Legislative, Regulatory)	2002-03 Actual Revenue (\$000)	Estimated Full Cost to provide good or service (\$000)	Consultation and Analysis	Service Standard	Performance Results
Airports — Vehicle Parking Charges Fees located at: www.tc.gc.ca/act/s-regulations/GENERAL/AA/regulations/130/aa131/aa131.html#C OU40H.KENOR P.84YVFE.2	Services of a non-regulatory nature	Section 4.4(2) of the Aeronautics Act and Section 2 of the Ministerial Regulations Authorization Order, <i>Airport Vehicle Parking Charges Regulations</i>	648	N/A	Fees and RIAs are pre-published in Part I of the Canada Gazette and stakeholders are requested to provide comments within 30 days of prepublication.	N/A	N/A
Airports — Airport Authority Payments	Lease and Use of Public Property	Federal Real Property Act	296,370	N/A	N/A	N/A	N/A
Airports — Airport Authority Chattel Payments	Sales of goods and information products	Financial Administration Act	3,181	N/A	N/A	N/A	N/A
Ports — Rental	Lease and Use of Public Property	Federal Real Property Act	2,621	N/A	Leases are negotiated based upon the PWGSC appraised value of the property, pursuant to the Real Property Policy.	N/A	N/A

Table K – Reporting Template for External Charging Information							
Name of Fee Activity	Fee Type	Fee Setting Authority (e.g., Legislative, Regulatory)	2002-03 Actual Revenue (\$000)	Estimated Full Cost to provide good or service (\$000)	Consultation and Analysis	Service Standard	Performance Results
Ports — Public Port Revenues: Utility Charges, Wharfage, Berthage, Storage and Harbour Dues Public Ports Fees at: www.tc.gc.ca/programs/ports/menupublicportfees.htm	Services of a non-regulatory nature	Canada Marine Act. Fees charged at public ports are set out in 5 schedules: <i>Public Port Wharfage and Transfer Charges Tariff Notice; Public Port Facilities Berthage Charges Tariff Notice; Public Harbour Dues Tariff Notice; Public Port Facilities Storage Charges Tariff Notice; and Public Port Utilities and Other Service Charges Tariff Notice.</i>	11,004	N/A	Pursuant to the Canada Marine Act Section 67(1), the Minister of Transport may fix public port fees. Departmental officials notify users and stakeholders of any public port fee adjustments before any such changes are implemented. Notices to stakeholders can be found at www.tc.gc.ca/programs/ports/consultations.htm	N/A	N/A

Table K – Reporting Template for External Charging Information

Name of Fee Activity	Fee Type	Fee Setting Authority (e.g., Legislative, Regulatory)	2002-03 Actual Revenue (\$000)	Estimated Full Cost to provide good or service (\$000)	Consultation and Analysis	Service Standard	Performance Results
Ports — Leases/ Licenses	Services of a regulatory nature	Canada Marine Act (Section 71(1)) www.tc.gc.ca/acts-regulations/GENERAL/C/cma/act/cma-a.html#PART%202	89	N/A	N/A	N/A	N/A
Safety & Security							
Aviation Safety — Sales	Sales of goods and information products	Financial Administration Act	235	N/A	Website www.tc.gc.ca/CivilAviation/communications/publications.htm	Canadian Aviation Directive #35	N/A
Aviation Safety — Regulatory Fees	Services of a regulatory nature	Aeronautics Act, <i>Canadian Aviation Regulations</i> (CARS) CARS fees located at: www.tc.gc.ca/civilaviation/regserv/affairs/cars/avregs/menu.htm	9,196	N/A	Consultation through the Canadian Aviation Regulation Advisory Council (CARAC). Proposal and Regulatory Impact Analysis Statement (RIAS) are pre-published in Part I of the Canada Gazette with request for stakeholders to comment within a specified period (minimum 30 days)	Canadian Aviation Directive #35 Service Standards information at: www.tc.gc.ca/CivilAviation/LevellingService.htm	N/A

Table K – Reporting Template for External Charging Information

Name of Fee Activity	Fee Type	Fee Setting Authority (e.g., Legislative, Regulatory)	2002-03 Actual Revenue (\$000)	Estimated Full Cost to provide good or service (\$000)	Consultation and Analysis	Service Standard	Performance Results
Aviation Safety — Training	Sales of goods and information products	Civil Aviation Directive #3	104	N/A	Website www.tc.gc.ca/civilaviation/training/Courses/menu.htm	Canadian Aviation Directive #35	N/A
Aviation Safety — Inspections Cost Recovery	Services of a regulatory nature	Canadian Aviation Regulations 104 and Civil Aviation Directive #3	2,113	N/A	Gazette and Website www.tc.gc.ca/CivilAviation/directives/dir3.htm	Canadian Aviation Directive #35	N/A
Aircraft Services — Flight Training Services	Services of a non-regulatory nature	Ministerial contracting authority	2,123	N/A	According to Procurement and Materiel Management Contracting Guidelines	Service described in the contract	Service Standards, when available have either been met globally or on an individual basis.

Table K – Reporting Template for External Charging Information							
Name of Fee Activity	Fee Type	Fee Setting Authority (e.g., Legislative, Regulatory)	2002-03 Actual Revenue (\$000)	Estimated Full Cost to provide good or service (\$000)	Consultation and Analysis	Service Standard	Performance Results
Marine Safety — Fees for inspections, surveys, services, etc.	Services of a regulatory nature	Various regulations under the Canada Shipping Act including the <i>Board of Steamship Inspection Scale of Fees; Ships Registry and Licensing Fees Tariff; etc. For regulations and fees see: www.tc.gc.ca/acts-regulations/generall/c/csa/menu.htm</i>	8,226	N/A	Consultations through the Canadian Marine Advisory Council (CMAC). Proposals and Regulatory Impact Analysis Statements (RIAS) are pre-published in Part I of the Canada Gazette with request for stakeholders to comment within specified time-frame of publication – minimum 30 days. Also follow-up letters where appropriate throughout the process – such as in reply to comments received; to inform industry of anticipated date of prepublication; and of Minister's/Governor in Council's decision on proposal.	Standards information at www.tc.gc.ca/marinesafety/NPD/Quality-Manual/menu.htm	N/A
Marine Safety — Inspections Cost Recovery	Services of a regulatory nature	Canada Shipping Act	57	N/A	N/A	N/A	N/A
Road Safety — Research and Development	Services of a non-regulatory nature	Research Agreements	632	N/A	N/A	N/A	N/A
Rail Safety — Inspection Fees	Services of a regulatory nature	Agreements	112	N/A	N/A	N/A	N/A

Table K – Reporting Template for External Charging Information

Name of Fee Activity	Fee Type	Fee Setting Authority (e.g., Legislative, Regulatory)	2002-03 Actual Revenue (\$000)	Estimated Full Cost to provide good or service (\$000)	Consultation and Analysis	Service Standard	Performance Results
Research and Development	Services of a non-regulatory nature	User charges made under use of contracts	418	N/A	N/A	N/A	N/A
Policy							
Rentals	Lease and Use of Public Property	Federal Real Property Act	111	N/A	N/A	N/A	N/A
Air Services Forecasts	Services of a non-regulatory nature	Agreements	274	N/A	N/A	N/A	N/A
Departmental Administration							
Rentals	Lease and Use of Public Property	Federal Real Property Act	785	N/A	N/A	N/A	N/A
Sales	Sales of goods and information products	Financial Administration Act	97	N/A	N/A	N/A	N/A

Note: 2002-03 actual revenues include all sources of non-tax revenue from persons or organizations external to the federal government

Table L– Matériel Management

To ensure its readiness for the Financial Information Strategy (FIS), Transport Canada conducted a movable capital assets data review and physical count in 2001 to assess the completeness and validity of the department's assets inventory. The overall objective was to ensure that the opening balances for capital assets were as accurate as possible by the FIS implementation date of April 1, 2001.

The asset review and count consisted of the following actions:

- Reports were generated on the existing assets in the financial and material management system.
- A limited physical inventory was conducted to obtain assurance with respect to physical existence and ownership, including confirming the physical existence of high dollar value assets identified on the system-generated assets listing report.
- Where the limited verification produced a high error rate, a complete physical verification was conducted where required.

Since then, the asset inventory has been kept up to date. Acquisitions and disposals have been recorded, and random counts have been done on a cyclical basis.

The assessment was based on:

- 100 per cent physical verification of Transport Canada's operating fleet; and
- 100 per cent workbook review of all movable assets.

The department attained a high level of confidence based on the results of the assets data review, physical count and subsequent follow-ups.

Capital assets are all tracked in the departmental financial and materiel management system; none of these are identified as mission critical. As a result, no life cycle plan has been developed and no risk management assessments have been conducted.

5.0 Our Offices

TRANSPORT CANADA HEADQUARTERS

Web site:

www.tc.gc.ca

Mailing Address:

Transport Canada
Place de Ville, Tower C
330 Sparks Street
Ottawa, Ontario
K1A 0N5

General Enquiries:

Telephone: (613) 990-2309

Fax: (613) 954-4731

Library and Research Services Centre:

Telephone: (613) 998-5128

TRANSPORT CANADA REGIONAL OFFICES

Atlantic Region

95 Foundry Street
Moncton, New Brunswick
E1C 8K6
Telephone: (506) 851-7316

Quebec Region

700 Leigh Capreol
Dorval, Quebec
H4Y 1G7
Telephone: (514) 633-2714

Ontario Region

4900 Yonge Street
Toronto, Ontario
M2N 6A5
Telephone: (416) 952-2170

Prairies and Northern Region

344 Edmonton Street
Winnipeg, Manitoba
R3C 0P6
Telephone: (204) 984-8105

Pacific Region

620-800 Burrard Street
Vancouver, British Columbia
V6Z 2J8
Telephone: (604) 666-3518

Index

A

Access to Information · 60
Accessibility · 23
Action Plan 2000 on Climate Change · 36
Air Industry · 18
Airports Capital Assistance Program · 26

B

Border Crossing Transportation Initiative · 29

C

Canada Airports Act · 24
Canada Marine Act · 26
Canada Strategic Infrastructure Fund · 30
Canadian Air Transport Security Authority · 53

E

Environmental Management System · 35

F

Flight 2005: A Civil Aviation Safety Framework for Canada · 48

G

Government On-line · 61

I

Information Management and Information Technology · 62

L

Legislative and regulatory reform · 42

M

Marine Safety, The Way Ahead and The Next Wave · 50
Marine Transportation · 22

N

National Airports System Airports · 24
National Highway System · 29
Non-National Airport System Airports · 25

P

Port Divestiture Fund · 27

R

Rail Safety, Direction 2006 · 49
Research and development · 55
Road Safety Vision 2010 · 47

S

St. Lawrence Seaway Management Corporation · 28
Strategic Highway Infrastructure Program · 29, 71, 73
Surface Transportation · 20
Sustainable Development Strategy · 31

T

Transportation of Dangerous Goods,
Target 2010 · 51
Transportation Security · 52

W

Workforce Renewal · 58

Index

A	Accès à l'information . 68 Accessibilité . 26 Administration canadienne de la sûreté du transport aérien . 60 Aéroports du Réseau national d'aéroports . 27 Aéroports ne faisant pas partie du Réseau national d'aéroports . 29	C	Corporation de gestion de la Voie maritime du Saint-Laurent . 31	F	. 58 Fonds canadien sur l'infrastructure stratégique . 34 Fonds de cession des ports . 30	G	<i>Gestion et technologies de l'information</i> . 70 Gouvernement en direct . 69	I	Industrie du transport aérien . 20	L	<i>Loi maritime du Canada</i> . 30 Loi sur les aéroports du Canada . 28	Page 97 — Transports Canada
P	Plan d'action 2000 sur le changement climatique . 41 Programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires . 29 Programme stratégique d'infrastructures routières . 17, 32, 65, 80, 82	R	<i>Recherche et développement</i> . 63 <i>Réforme de la législation et de la réglementation</i> . 48 Renouvellement des effectifs . 66	S	<i>Sécurité ferroviaire, Direction 2006</i> . 55 Sécurité maritime, Cap sur l'avenir et La prochaine vague . 58 Stratégie de développement durable . 35 Sûreté des transports . 59 Système de gestion de l'environnement . 39	T	Transport de surface . 23 Transport des marchandises dangereuses, Cible 2010 . 58 Transport maritime . 24	V	Vision sécurité routière 2010 . 54 <i>Vol 2005 — Un cadre de sécurité de l'aviation civile pour le Canada</i> . 55			

5.0 Nos bureaux

ADMINISTRATION CENTRALE DE TRANSPORTS CANADA	BUREAUX RÉGIONAUX DE TRANSPORTS CANADA
---	---

Site Web : www.tc.gc.ca

Adresse postale :
Transports Canada
Place de Ville, tour C
330, rue Sparks
Ottawa (Ontario)
K1A 0N5

Renseignements généraux :
Téléphone : (613) 990-2309
Télécopieur : (613) 954-4731

Centre des services de bibliothèque et de recherche :
Téléphone : (613) 998-5128

Région de l'Atlantique
95, rue Foundry
Moncton (Nouveau-Brunswick)
E1C 8K6
Téléphone : (506) 851-7316

Région du Québec
700, Leigh Capreol
Dorval (Québec)
H4Y 1G7
Téléphone : (514) 633-2714

Région de l'Ontario
4900, rue Yonge
Toronto (Ontario)
M2N 6A5
Téléphone : (416) 952-2170

Région des Prairies et du Nord
344, rue Edmonton
Winnipeg (Manitoba)
R3C 0P6
Téléphone : (204) 984-8105

Région du Pacifique
620-800, rue Burrard
Vancouver (Colombie-Britannique)
V6Z 2J8
Téléphone : (604) 666-3518

Tableau L – Gestion du matériel

Pour être prêt pour la Stratégie d'information financière (SIF), Transports Canada a procédé à un examen des données sur les capitaux mobiliers et à un dénombrement physique en 2001 afin d'évaluer l'exhaustivité et la validité des actifs et des stocks. L'objectif global était de s'assurer que les soldes d'ouverture des actifs immobilisés étaient le plus exacts possible avant la date d'entrée en vigueur de la SIF, le 1^{er} avril 2001.

L'examen et le dénombrement des actifs ont comporté les mesures suivantes :

- on a produit des rapports sur les actifs existants dans le système intégré des finances et du matériel;
- on a dressé un inventaire physique limité pour obtenir des garanties sur l'existence physique et la propriété, notamment en confirmant l'existence physique des actifs de grande valeur figurant dans la liste des actifs générée par le système;
- lorsque la vérification restreinte a produit un taux d'erreurs élevé, on a alors procédé à une vérification physique complète.

Depuis lors, l'inventaire des biens est régulièrement actualisé. Les achats et les aliénations ont été consignés, et l'on a procédé à des dénombrements aléatoires de manière cyclique.

L'évaluation reposait :

- sur une vérification physique à 100 % des parcs aérien et automobile de Transports Canada;
- à un examen à 100 % de tous les biens mobiliers.

Le Ministère a l'assurance de connaître l'étendu de son actif grâce aux résultats de l'examen des données sur les actifs, au dénombrement physique et aux suivis ultérieurs.

Les biens immobilisés sont tous suivis dans le système intégré des finances et du matériel du Ministère; aucun n'est jugé essentiel à la mission de TC. Cela explique qu'aucun plan du cycle de vie n'ait été élaboré et que l'on n'ait procédé à aucune évaluation de la gestion des risques.

Tableau K – Modèle de rapport d'information sur l'imputation aux clients extérieurs						
Nom de l'activité d'imposition de frais	Type de frais	Pouvoir d'établissement des frais (p. ex. prévu par une loi, un règlement)	Recettes réelles en 2002-2003 (en milliers de dollars)	Coût total prévu pour fournir le bien ou le service (en milliers de dollars)	Consultation et analyse	Résultats sur le rendement
Ventes	Vente de biens et de produits d'information	<i>Loi sur la gestion des finances publiques</i>	97	n. d.	n. d.	n. d.

Remarque : Les recettes réelles de 2002-2003 englobent toutes les sources de recettes non fiscales provenant de personnes ou d'organismes extérieurs au gouvernement fédéral.

Tableau K – Modèle de rapport d'information sur l'imputation aux clients extérieurs

Nom de l'activité d'imposition de frais	Type de frais	Pouvoir d'établissement des frais (p. ex. prévu par une loi, un règlement)	Recettes réelles en 2002-2003 (en milliers de dollars)	Coût total prévu pour fournir le bien ou le service (en milliers de dollars)	Consultation et analyse	Norme de service	Résultats sur le rendement
Sécurité routière – Recherche et développement	Services à caractère non réglementaire	Contrats de recherche	632	n. d.	n. d.	n. d.	n. d.
Sécurité ferroviaire – Droits d'inspection	Services à caractère réglementaire	Accords	112	n. d.	n. d.	n. d.	n. d.
Recherche et développement	Services à caractère non réglementaire	Frais d'utilisation établis en vertu de l'utilisation des contrats	418	n. d.	n. d.	n. d.	n. d.
Politiques							
Locations	Location et utilisation de biens publics	<i>Loi sur les immeubles fédéraux</i>	111	n. d.	n. d.	n. d.	n. d.
Prévisions relatives aux services aériens	Services à caractère non réglementaire	Accords	274	n. d.	n. d.	n. d.	n. d.
Administration ministérielle							
Locations	Location et utilisation de biens publics	<i>Loi sur les immeubles fédéraux</i>	785	n. d.	n. d.	n. d.	n. d.

Tableau K – Modèle de rapport d'information sur l'imputation aux clients extérieurs

Nom de l'activité d'imposition de frais	Type de frais	Pouvoir d'établissement des frais (p. ex. prévu par une loi, un règlement)	Recettes réelles en 2002-2003 (en milliers de dollars)	Coût total prévu pour fournir le bien ou le service (en milliers de dollars)	Consultation et analyse	Norme de service	Résultats sur le rendement
Sécurité maritime – Droits au titre des inspections, des sondages, des services, etc.	Services à caractère réglementaire	Divers règlements en vertu de la <i>Loi sur la marine marchande du Canada</i> , notamment le <i>Barème de droits du Bureau d'inspection des navires à vapeur</i> ; le <i>Tarif des droits d'immatriculation et de délivrance de permis des navires</i> ; etc. Pour les règlements et les droits, voir l'adresse : www.tc.gc.ca/lois-reglements/GENERAL/EL/mmc/menu.htm	8 226	n. d.	Consultations par le biais du Conseil consultatif maritime canadien (CCMC). La proposition et le Résumé de l'étude d'impact sur la réglementation (REIR) sont prépubliés dans la partie I de la <i>Gazette du Canada</i> , et les intervenants sont invités à formuler leurs commentaires dans un délai prescrit (au minimum 30 jours). Par ailleurs, des lettres de suivi sont envoyées, notamment en réponse aux commentaires reçus; pour aviser l'industrie de la date prévue de prépublication; et faire connaître la décision du ministre/gouverneur en conseil au sujet de la proposition.	Renseignements sur les normes à www.tc.gc.ca/securite-maritime/DON/Manuel-Qualite/me nu.htm	n. d.
Sécurité maritime – Recouvrement des coûts des inspections	Services à caractère réglementaire	<i>Loi sur la marine marchande du Canada</i>	57	n. d.	n. d.	n. d.	n. d.

Tableau K – Modèle de rapport d'information sur l'imputation aux clients extérieurs

Nom de l'activité d'imposition de frais	Type de frais	Pouvoir d'établissement des frais (p. ex. prévu par une loi, un règlement)	Recettes réelles en 2002-2003 (en milliers de dollars)	Coût total prévu pour fournir le bien ou le service (en milliers de dollars)	Consultation et analyse	Norme de service	Résultats sur le rendement
Services des aéronefs – Services d'entraînement au vol	Services à caractère non réglementaire	Autorité contractante du ministre	2 123	n. d.	Selon les lignes directrices sur les approvisionnements et les marchés de gestion du matériel.	Service décrit dans le contrat	Les normes de service, lorsqu'elles existent, ont soit été respectées à l'échelle mondiale, soit à titre individuel.

Tableau K – Modèle de rapport d'information sur l'imputation aux clients extérieurs

Nom de l'activité d'imposition de frais	Type de frais	Pouvoir d'établissement des frais (p. ex. prévu par une loi, un règlement)	Recettes réelles en 2002-2003 (en milliers de dollars)	Coût total prévu pour fournir le bien ou le service (en milliers de dollars)	Consultation et analyse	Norme de service	Résultats sur le rendement
Sécurité aérienne – Droits réglementaires	Services à caractère réglementaire	<i>Loi sur l'aéronautique, Règlement de l'aviation canadien</i> (RAC), que l'on trouvera à l'adresse : www.tc.gc.ca/aviationcivile/ServReg/Affaires/RAC/Reglement/menu.htm	9 196	n. d.	Consultations par le biais du Conseil consultatif sur la réglementation aérienne canadienne (CCRAAC). La proposition et le Résumé de l'étude d'impact sur la réglementation (REIR) sont publiés dans la partie I de la <i>Gazette du Canada</i> , et les intervenants sont invités à formuler leurs commentaires dans un délai prescrit (au minimum 30 jours).	Directive de l'Aviation civile n° 35 Normes de service, adresse : www.tc.gc.ca/AviationCivile/NiveauxDeService.htm	n. d.
Sécurité aérienne – Formation	Vente de biens et de produits d'information	Directive de l'Aviation civile n° 3	104	n. d.	Site Web www.tc.gc.ca/aviationcivile/formations/cours/menu.htm	Directive de l'Aviation civile n° 35	n. d.
Sécurité aérienne – Recouvrement des coûts des inspections	Services à caractère réglementaire	<i>Règlement de l'aviation canadien</i> , article 104, et Directive de l'Aviation civile n° 3	2 113	n. d.	<i>Gazette du Canada</i> et site Web www.tc.gc.ca/AviationCivile/directives/dir3.htm	Directive de l'Aviation civile n° 35	n. d.

Tableau K – Modèle de rapport d'information sur l'imputation aux clients extérieurs

Nom de l'activité d'imposition de frais	Type de frais	Pouvoir d'établissement des frais (p. ex. prévu par une loi, un règlement)	Recettes réelles en 2002-2003 (en milliers de dollars)	Coût total prévu pour fournir le bien ou le service (en milliers de dollars)	Consultation et analyse	Norme de service	Résultats sur le rendement
Ports – Baux/licences	Services à caractère réglementaire	<i>Loi maritime du Canada</i> (paragraphe 71(1)) www.tc.gc.ca/lois-reglements/GENE_RALE/L/lmc/loi/lmc-a.html	89	n. d.	n. d.	n. d.	n. d.
Sécurité et Sûreté							
Sécurité aérienne – Ventes	Vente de biens et de produits d'information	<i>Loi sur la gestion des finances publiques</i>	235	n. d.	Site Web www.tc.gc.ca/AviationCivile/com munications/publications.htm	Directive de l'Aviation civile n° 35	n. d.

Tableau K – Modèle de rapport d'information sur l'imputation aux clients extérieurs

Nom de l'activité d'imposition de frais	Type de frais	Pouvoir d'établissement des frais (p. ex. prévu par une loi, un règlement)	Recettes réelles en 2002-2003 (en milliers de dollars)	Coût total prévu pour fournir le bien ou le service (en milliers de dollars)	Consultation et analyse	Norme de service	Résultats sur le rendement
Ports – Locations	Location et utilisation de biens publics	<i>Loi sur les immeubles fédéraux</i>	2 621	n. d.	Les baux sont négociés en fonction de la valeur de la propriété établie par TPSGC, en vertu de la Politique en matière de biens immobiliers.	n. d.	n. d.
Ports – Recettes des ports publics : services publics, droits d'amarrage, de quaiage et de port, droits exigés aux ports publics, à l'adresse : www.tc.gc.ca/programmes/ports/menus/droitsportspublics.htm	Services à caractère non réglementaire	<i>Loi maritime du Canada</i> . Les droits exigés aux ports publics sont énoncés dans cinq annexes : <i>Avis concernant le tarif des droits de quaiage et de transfert dans les ports publics</i> ; <i>Avis concernant le tarif des droits d'amarrage aux installations portuaires publiques</i> ; <i>Avis concernant le tarif des droits de port dans les ports publics</i> ; <i>Avis concernant le tarif</i>	11 004	n. d.	Aux termes du paragraphe 67(1) de la <i>Loi maritime du Canada</i> , le ministre des Transports peut fixer les droits à payer à l'égard des ports publics. Les fonctionnaires du Ministère avisent les usagers et les intervenants de toute modification apportée aux droits des ports publics avant l'entrée en vigueur de ces changements. On trouvera les avis aux intervenants à l'adresse www.tc.gc.ca/programmes/ports/consultations.htm	n. d.	n. d.

Tableau K – Modèle de rapport d'information sur l'imputation aux clients extérieurs

Nom de l'activité d'imposition de frais	Type de frais	Pouvoir d'établissement des frais (p. ex. prévu par une loi, un règlement)	Recettes réelles en 2002-2003 (en milliers de dollars)	Coût total prévu pour fournir le bien ou le service (en milliers de dollars)	Consultation et analyse	Norme de service	Résultats sur le rendement
Aéroports – Redevances de stationnement des véhicules aux aéroports, à l'adresse : www.tc.gc.ca/loi/s-reglements/GEN-ERALE/L/1a/reglements/130/1a131/1a131.html#COU40H.KENORP.75YVFE.B	Services à caractère non réglementaire	Paragraphe 4.4(2) de la <i>Loi sur l'aéronautique</i> et section 2 du Décret autorisant la prise de règlements ministériels – <i>Règlement sur les redevances de stationnement des véhicules aux aéroports</i>	648	n. d.	Les redevances et le REIR sont prépubliés dans la partie I de la <i>Gazette du Canada</i> et les intervenants sont invités à formuler leurs commentaires dans les 30 jours suivant la prépublication.	n. d.	n. d.
Aéroports – Paiements versés aux administrations aéroportuaires	Location et utilisation de biens publics	<i>Loi sur les immeubles fédéraux</i>	296 370	n. d.	n. d.	n. d.	n. d.
Aéroports – Paiement de loyers et de biens immobiliers	Vente de biens et de produits d'information	<i>Loi sur la gestion des finances publiques</i>	3 181	n. d.	n. d.	n. d.	n. d.

Tableau K – Modèle de rapport d'information sur l'imputation aux clients extérieurs

Nom de l'activité d'imposition de frais	Type de frais	Pouvoir d'établissement des frais (p. ex. prévu par une loi, un règlement)	Recettes réelles en 2002-2003 (en milliers de dollars)	Coût total prévu pour fournir le bien ou le service (en milliers de dollars)	Consultation et analyse	Norme de service	Résultats sur le rendement
Aéroports – Redevances générales d'aérogare, redevances d'atterrissage, redevances de stationnement des aéronefs, RDSA, à l'adresse : www.tc.gc.ca/loi/S-reglements/GEN-ERALE/L/la/reglements/120/la129a/la129a.html	Services à caractère non réglementaire	Paragraphe 4.4(2) de la <i>Loi sur l'aéronautique</i> et section 2 du Décret autorisant la prise de règlements ministériels – <i>Règlement sur les redevances des services aéronautiques</i>	8 938	n. d.	Les associations qui représentent l'industrie reçoivent par voie de lettre des renseignements sur les propositions du Ministère de modifier les redevances et sont invitées à formuler leurs commentaires. Les employés aéroportuaires discutent également des propositions avec les clients dans chaque aéroport. La proposition et le Résumé de l'étude d'impact de la réglementation (REIR) sont prépubliés dans la partie I de la <i>Gazette du Canada</i> , et les intervenants sont priés de formuler leurs commentaires dans les 30 jours suivant la publication. Des lettres de suivi sont envoyées tout au long du processus, comme réponse aux remarques reçues; pour aviser l'industrie de la date prévue de prépublication et de la décision du ministre sur la proposition.	n. d.	n. d.

Tableau K – Modèle de rapport d'information sur l'imputation aux clients extérieurs

Nom de l'activité d'imposition de frais	Type de frais	Pouvoir d'établissement des frais (p. ex. prévu par une loi, un règlement)	Recettes réelles en 2002-2003 (en milliers de dollars)	Coût total prévu pour fournir le bien ou le service (en milliers de dollars)	Consultation et analyse	Norme de service	Résultats sur le rendement
Programmes et Cessions							
Aéroports – Concessions	Location et utilisation de biens publics	<i>Loi sur les immeubles fédéraux et les biens réels fédéraux</i>	1 143	Non disponible (n. d.)	Les contrats de concession font l'objet d'un appel d'offres.	n. d.	n. d.
Aéroports – Ventes	Vente de biens et de produits d'information	<i>Loi sur la gestion des finances publiques</i>	90	n. d.	n. d.	n. d.	n. d.
Aéroports – Locations	Location et utilisation de biens publics	<i>Loi sur les immeubles fédéraux</i>	5 724	n. d.	Les baux fonciers sont négociés en fonction de la valeur de la propriété établie par TPSGC, en vertu de la politique sur les biens immobiliers. Les locations d'espaces sont établies de la même façon dans le périmètre des aéroports.	n. d.	n. d.

Tableau J – Achats et marchés

Rôle que jouent les achats et marchés dans l'exécution des programmes

Les achats et les marchés jouent un rôle central dans l'exécution du programme du Ministère, ce qui permet à ce dernier d'obtenir des services de recherche, des conseils et des services directs hautement spécialisés à l'appui de ses politiques et de l'exécution de ses programmes. Les achats permettent au Ministère de répondre à ses besoins opérationnels et également de stimuler la croissance économique au Canada.

Aperçu de la façon dont Transports Canada gère sa fonction de passation des marchés

Les opérations d'achats de Transports Canada sont décentralisées, et les spécialistes désignés des achats sont répartis entre l'administration centrale et les régions et sont investis des pleins pouvoirs de passation des marchés. Le pouvoir d'acheter des articles de faible valeur a été délégué aux gestionnaires des centres de responsabilité de tout le Ministère pour qu'ils puissent satisfaire à leurs besoins en matière d'achat rapidement et moyennant un fardeau administratif minime. Certaines organisations de l'administration centrale jouissent également de pouvoirs limités de passation des marchés au titre de leurs besoins spécialisés, comme l'achat de pièces d'aéronefs, de véhicules, de services professionnels informatiques et d'entraînement des pilotes. Transports Canada se prévaut des services de Travaux publics et Services gouvernementaux Canada (TPSGC) pour l'achat de biens dont la valeur dépasse 5 000 \$ lorsque ces biens ne peuvent être acquis en vertu d'une offre permanente, de même que pour certains types de services (p. ex. les activités de recherche et développement). La plupart des gestionnaires des centres de responsabilité peuvent utiliser une carte d'achat ministérielle pour les achats ne dépassant pas 5 000 \$.

Les marchés sont créés à l'aide du système informatisé de passation des marchés du Ministère. Le Ministère utilise MERX, qui est le système d'appel d'offres électronique du gouvernement fédéral, afin d'annoncer la plupart des possibilités d'achat dont la valeur dépasse 25 000 \$. Des comités d'examen des achats ont été créés dans tout le Ministère pour revoir et contester certains types de marchés, comme les marchés à fournisseur unique dont la valeur dépasse 25 000 \$, la passation de marchés non autorisés et certaines modifications. Les comités régionaux d'examen des marchés se limitent à l'examen des marchés dont la valeur ne dépasse pas 10 000 \$. Les marchés de faible valeur font l'objet d'une surveillance constante et on confie l'examen régulier des marchés à des organismes dont les pouvoirs en matière de passation de marchés sont limités. En outre, l'organisme responsable des achats à l'administration centrale procède à des examens fonctionnels officiels dans ses propres bureaux et dans les bureaux régionaux des achats à peu près tous les trois ans. Durant l'année civile 2002, Transports Canada a adjugé environ 8 000 marchés d'une valeur de 31,5 millions \$. Ces chiffres n'englobent pas les commandes subséquentes à une offre permanente de TPSGC, les marchés conclus par TPSGC pour le compte de Transports Canada et les achats effectués au moyen d'une carte d'achat.

Progrès et nouvelles initiatives permettant d'adopter des pratiques efficaces et rentables d'achat

Transports Canada a conçu un certain nombre d'instruments pour aider les gestionnaires à répondre à leurs besoins de passation de marchés. Mentionnons entre autres le *Guide de la gestion du matériel et de l'approvisionnement*, que les gestionnaires peuvent consulter pour la totalité du processus de passation des marchés depuis l'étape de la planification jusqu'à la gestion des marchés, et les bulletins de service sur la gestion du matériel et la passation des marchés consacrés à certains problèmes de passation des marchés. Ceux-ci sont affichés sur le site Intranet du Ministère. Le Ministère a également mis au point un certain nombre de programmes de formation à l'intention des gestionnaires sur la passation des marchés, l'élaboration des cadres de référence et la gestion des marchés. Depuis quelques années, le Ministère a dépassé ses cibles au titre de la passation de marchés avec des fournisseurs autochtones en vertu de la Stratégie d'approvisionnement auprès des entreprises autochtones.

Tableau H — Prêts, investissements et avances

Secteur d'activités	Dépenses réelles	Dépenses réelles	Dépenses réelles
(milliers de dollars)	2000-2001	2001-2002	2002-2003
Investissement dans Ridley Terminals Inc.	90 000	90 000	90 000
Investissement dans la Monnaie royale canadienne	--	--	40 000
Prêt consenti à l'Administration du pont du port de Saint John	26 013	25 024	24 152
Administrations aéroportuaires canadiennes	--	--	19 221
Prêts assumés de l'ex-Administration de la Voie maritime du Saint-Laurent	724	716	692
Total des soldes en cours sur les prêts	116 737	115 740	174 065

Les chiffres ayant été arrondis, le résultat des colonnes peut différer des totaux indiqués.

Tableau I — Passif éventuel

Type de passif éventuel	31 mars 2002	31 mars 2003
(milliers de dollars)		
Garanties d'obligations et emprunts	64 147	63 000
Blessures ou décès	7 865	7 830
Rupture de contrat	475	25
Total du passif éventuel	72 487	70 855

Les chiffres ayant été arrondis, le résultat des colonnes peut différer des totaux indiqués.

Au

Paielements de transfert (suite)

Titre du programme	Dépenses 2002-03	Notre objectif est . . .	Résultats escomptés	Résultats atteints
Programme stratégique d'infrastructures routières – Volet construction routière (CET de 485 millions \$).	25 802 \$	D'assurer le financement des projets routiers provinciaux pour répondre aux besoins du réseau routier national du Canada.	Amélioration de la mobilité et de la rentabilité des transports, et rendement amélioré en matière de sécurité et de transport durable.	De multiples améliorations ont été apportées aux routes provinciales.
Programme stratégique d'infrastructures routières – Postes frontaliers (planification et intégration) (CET de 68 millions \$).	7 666 \$	D'améliorer la fiabilité et les performances globales du réseau de transport de surface.	Amélioration de la mobilité et des économies de transport, ainsi que des performances en matière de sécurité.	Divers projets qui contribuent à la mobilité, à l'efficacité et à la sécurité du réseau de transport de surface.
Plan d'action 2000 sur le changement climatique (CET de 40,2 millions \$).	40 \$	De réduire l'augmentation des émissions de gaz à effet de serre (GES) du secteur des transports.	Adoption de technologies de transport et d'affectation des terres plus sobres, capacité à réduire les émissions de GES; technologies novatrices et pratiques optimales.	Différentes initiatives ont été lancées afin de réduire l'augmentation des émissions de GES dans le secteur des transports.
Paielements à l'appui de l'amélioration des passages à niveau approuvée en vertu de la <i>Loi sur la sécurité ferroviaire</i> (programme en cours).	7 495 \$	D'apporter une aide aux compagnies de chemin de fer et (ou) aux administrations routières pour qu'elles effectuent des travaux afin de renforcer la sécurité aux passages à niveau publics rail-route.	Diminution des risques de collisions et de victimes aux passages à niveau publics.	Cent trois passages à niveau ont été améliorés au Canada. Le taux d'accidents aux passages à niveau a diminué de 28 % depuis 1996.
Code canadien de sécurité (CET de 17,8 millions \$).	6 290 \$	D'apporter une aide aux provinces et aux territoires pour qu'ils appliquent uniformément les normes du Code canadien de sécurité aux transporteurs extraprovinciaux.	Amélioration du niveau de sécurité, de la capacité de surveillance de la sécurité et de l'uniformité nationale des normes.	Les normes sur les heures de service et l'évaluation de la sécurité ont été révisées et approuvées par le Conseil des ministres à l'automne 2002. Des activités de réglementation se déroulent actuellement en s'inspirant de ces normes.
Contribution à l'amélioration de la sûreté des postes de pilotage des aéronefs (CET de 34 millions \$).	25 369 \$	De fournir une aide aux candidats admissibles pour les aider à défrayer les coûts des modifications de sûreté qu'il faut apporter aux avions à passagers et à fret existants.	Amélioration des niveaux de sûreté et rétablissement de la confiance du public dans la sûreté du transport aérien et du trafic au même niveau qu'avant le 11 septembre, et taux de croissance.	Achat et installation de systèmes de verrouillage sur la porte du poste de pilotage pour la majorité des avions des transporteurs canadiens. Un nouveau règlement sur la porte donnant accès au poste de pilotage est entré en vigueur le 9 avril 2003.

Paielements de transfert (suite)

Titre du programme	Dépenses 2002-03	Notre objectif est . . .	Résultats escomptés	Résultats atteints
Programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires (au maximum 190 millions \$ sur cinq ans).	32 386 \$	D'aider les aéroports admissibles à financer leurs projets d'immobilisations.	Exploitation sans danger, protection des actifs et réduction des coûts des aéroports hors RNA.	Soixante-quatorze aéroports ont reçu des contributions dans le cadre de divers projets approuvés.
Fonds de cession des ports (CET de 115 millions \$).	22 102 \$	De fournir une aide et des incitatifs aux éventuels ports non fédéraux pour les encourager à accepter le port et les installations portuaires en vue d'en poursuivre l'exploitation et d'aider à amener les installations portuaires à un niveau de sécurité et d'exploitation minimum.	Faciliter le transfert/cession des ports régionaux et locaux à des groupes locaux (mise en œuvre de la Politique maritime nationale).	Douze ports ont été cédés à des groupes locaux.
Contributions versées aux provinces en vue d'améliorer les routes pour en renforcer l'efficacité et promouvoir la sécurité tout en favorisant le développement régional et industriel et le tourisme, ce qui englobe le Programme d'améliorations routières du Nouveau-Brunswick et l'Accord d'aménagement des routes de l'Outaouais (programme en cours).	40 684 \$	De prendre part au financement fédéral-provincial conjoint de la construction, de la solidification et de l'amélioration de certaines liaisons routières et routes.	Amélioration de la sécurité et de l'efficacité des transports et promotion du développement économique.	Des contributions routières ont été versées pour assurer la sécurité et l'efficacité des transports et promouvoir le développement économique.
Accord sur la route transcanadienne – Terre-Neuve (CET de 403,5 millions \$).	16 303 \$	De construire des liaisons sur la route transcanadienne à Terre-Neuve et au Labrador en échange de la cessation des liaisons ferroviaires dans la province.	Renforcement et amélioration de la route transcanadienne à Terre-neuve et au Labrador.	Améliorations de la route transcanadienne selon l'accord.
(S) Paiements versés au CN à l'égard de l'élimination des péages sur le pont Victoria à Montréal et des travaux de restauration de la portion routière du pont (programme en cours).	3 300 \$	De dédommager le CN au titre de la décision du gouvernement fédéral d'éliminer les péages et de contribuer à la restauration majeure de la portion routière du pont.	Remédier à l'impact négatif de l'élimination des péages sur les recettes du CN et assurer la conduite sans danger des véhicules sur le pont et ses abords.	Des paiements ont été versés au CN pour la remise en état de la portion routière du pont.
(S) Subvention versée au titre de l'ouvrage de franchissement du détroit de Northumberland (programme en cours).	48 956 \$	De respecter l'obligation constitutionnelle d'assurer une liaison de transport entre l'Île-du-Prince-Édouard et le continent.	Transport ininterrompu et efficace des voyageurs et des marchandises tout au long de l'année entre l'Île-du-Prince-Édouard et le continent.	Des subventions ont été versées pour assurer le transport ininterrompu entre l'I.-P.-É. et le continent.

Paiements de transfert (suite)

Titre du programme	Dépenses 2002-03	Notre objectif est . . .	Résultats escomptés	Résultats atteints
Projet de revitalisation du secteur riverain de Toronto, projet réalisé en collaboration par trois ordres de gouvernement (CET de 550 millions \$ dont 10,1 millions \$ au titre des quatre projets prioritaires et du plan d'aménagement).	5 200 \$	De renforcer le dynamisme économique de Toronto, son développement social, son réseau de transport, la construction de logements et la durabilité de l'environnement.	Un secteur riverain propre, écologique, vital, accessible et magnifique dont pourront jouir tous les habitants de la ville et qui accueillera des touristes du Canada et du monde entier.	En 2002-2003, la Toronto Waterfront Revitalization Corporation est demeurée une société permanente en vertu de la législation provinciale et on a entrepris les travaux de quatre projets prioritaires et du plan d'aménagement.
Programme stratégique d'infrastructures routières – Franchissement de la frontière (planification et intégration) (CET de 68 millions \$).	330 \$	D'améliorer la fiabilité et les performances d'exploitation globales du réseau de transport de surface.	Amélioration de la mobilité et de l'efficacité des transports et renforcement des performances de sécurité et du transport durable.	Trois projets frontaliers d'une valeur totale de 108 millions \$ ont été annoncés, trois études de faisabilité ont été financées, notamment l'étude sur un poste frontalier nouveau ou amélioré à Windsor. Octroi de 350 000 \$ pour des études sur une liaison rapide à Vancouver et Ottawa.
Programme stratégique d'infrastructures routières – systèmes de transport intelligents (CET de 29 millions \$).	1 265 \$	D'améliorer la fiabilité et les performances d'exploitation globales du réseau de transport de surface.	Amélioration de la mobilité et de l'efficacité des transports et renforcement des performances de sécurité et du transport durable.	Dix-sept ententes de contribution ont été négociées pour le déploiement et l'intégration de STI, au coût estimatif total de 3,7 millions \$. Un projet est terminé, les autres devant l'être entre l'automne 2003 et le printemps 2004.
Contributions pour l'exploitation des aéroports hors Réseau national d'aéroports (RNA) (programme en cours).	1 752 \$	De verser des subventions d'exploitation aux aéroports du Canada.	Exploitation sans danger des aéroports hors RNA qui n'ont pas encore été cédés (et qui ne sont pas encore admissibles au PALA).	Diverses contributions ont été versées à des aéroports hors RNA pour assurer un niveau d'exploitation convenable.

Tableau C – Précisions sur les paiements de transfert

Le tableau suivant contient des renseignements sur chacun des programmes de paiements de transfert de Transports Canada dont le coût estimatif total (CET) dépasse 5 millions \$. Les dépenses sont exprimées en milliers de dollars.

Titre du programme	Dépenses 2002-03	Notre objectif est...	Résultats escomptés	Résultats atteints
Octroi d'une subvention à la province de Colombie-Britannique au titre des services de transport par traversier des marchandises et des passagers (programme en cours).	23 377 \$	D'aider la province à fournir des services de traversier dans les eaux de Colombie-Britannique.	Liaisons de transport avec le réseau national de transport de surface à partir de diverses régions et des régions isolées de la Colombie-Britannique.	Desserte par BC Ferries des régions côtières et éloignées de C.-B.
Contribution aux services ferroviaires voyageurs en dehors de VIA Rail (CET de 37,8 millions \$).	6 774 \$	D'assurer la prestation de services de transport vers les régions éloignées.	Accès soutenu aux services ferroviaires pour les Canadiens vivant dans les régions éloignées (entre Sept-Îles et Labrador City/Schefferville; Sault Ste. Marie et Hearst; et Toronto et North Bay).	Des services ferroviaires voyageurs continuent d'être assurés à destination de ces régions éloignées.
Contribution au titre des services de transport par traversier des passagers et des marchandises (programme en cours)	8 027 \$	De surveiller les services de traversier afin de réduire la dépendance des exploitants à l'égard des subventions fédérales en assurant la rentabilité commerciale des entreprises par le biais de services qui répondent effectivement à la demande et de tarifs qui reflètent la conjoncture du marché.	Services de traversier sûrs, fiables et abordables entre Wood Island et Caribou; et entre Souris et Cap-aux-Meules.	Prestation de services sûrs, fiables et abordables aboutissant à une croissance du trafic et à un accroissement de la part du marché. Impact positif sur les économies régionales et soulagement des régions éloignées.
Paiement versé à la Commission canadienne du blé (CCB) au titre des wagons-trémies pour le transport du grain de l'Ouest du Canada (programme en cours).	16 045 \$	D'aider la CCB à faire l'achat et la location de wagons-trémies.	Transport efficace du grain dans l'Ouest du Canada.	La CCB a suffisamment de wagons-trémies loués pour assurer le transport efficace du grain dans l'Ouest du Canada.
Allocations versées aux ex-employés des Newfoundland Railways, Steamships and Telecommunications Services cédés à la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada (programme en cours).	964 \$	D'assumer la responsabilité de la partie des coûts de retraite qui ne sont pas payables par le gouvernement de Terre-Neuve ou la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada aux employés mutés.	Assurer un revenu de retraite équivalant aux régimes provinciaux au moment de la cession, formule accessible aux anciens employés de la province.	Les anciens employés de la province et du chemin de fer touchent un revenu de retraite équivalant à celui des régimes provinciaux.
Contribution au Programme de restauration du pont de Québec (CET de 6 millions \$).	600 \$	D'aider le CN à restaurer le pont de Québec, construit à l'origine par le gouvernement du Canada en 1918.	Maintien de la sécurité de la circulation des véhicules et des trains sur le pont.	La restauration du pont se poursuit et la circulation des véhicules et des trains n'a pas cessé tout au long des travaux.

Tableau F – Paiements de transfert

2002-2003					
Secteur d'activités (milliers de dollars)	Dépenses réelles 2000-01	Dépenses réelles 2001-02	Dépenses prévues	Total des autorisations	Dépenses réelles
Subventions					
Politiques	22,548	122,272	23,539	23,539	23,377
Programmes et Cessions	36,300	19,800	-	-	-
Sécurité et Sûreté	115	9,069	100	100	100
Administration ministérielle	-	-	-	-	-
Total des subventions	58,963	151,141	23,639	23,639	23,477
Contributions					
Politiques	35,961	35,722	72,960	49,072	41,061
Programmes et Cessions ¹	181,273	194,168	319,156	335,197	212,388
Sécurité et Sûreté	14,911	13,378	13,792	44,255	39,624
Administration ministérielle	-	-	-	100	100
Total des contributions	232,145	243,269	405,908	428,624	293,173
Total des paiements de transfert	291,108	394,410	429,547	452,263	316,649

Les chiffres ayant été arrondis, le résultat des colonnes peut différer des totaux indiqués.

1. Comprend les paiements législatifs pour le pont Victoria (Montréal) et pour la subvention relative à l'ouvrage de franchissement du détroit de Northumberland.

Tableau E – Paiements législatifs

Secteur d'activités (milliers de dollars)	Dépenses réelles 2000-01	Dépenses réelles 2001-02	Dépenses prévues	Total des autorisations	Dépenses réelles
2002-2003					

Politiques	• Régimes d'avantages sociaux des employés	2 776	2 738	2 774	3 126
	• Produits de la vente des biens excédentaires de l'État	9 453	-	-	-
Programmes et Cessions					
• Régimes d'avantages sociaux des employés	5 982	4 552	4 374	4 928	4 928
• Paiements au Canadien National – pont Victoria	11 709	3 072	3 300	3 300	3 300
• Subvention versée à l'ouvrage de franchissement du détroit de Northumberland	46 934	48 325	49 900	48 956	48 956
• Produits de la vente des biens excédentaires de l'État	-	25	-	-	-
• Paiements au titre des ententes concernant la Voie maritime du Saint-Laurent	2 474	1 496	1 900	1 742	1 742
• Remboursement des dépenses d'exercices antérieurs	-	-	-	40	40
Sécurité et Sûreté					
• Produits de la vente des biens excédentaires de l'État	-	4 223	-	294	294
• Régimes d'avantages sociaux des employés	35 701	34 230	38 519	39 116	39 116
• Paiements versés à l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien	-	-	-	259 477	259 477
• Régimes d'avantages sociaux des employés	35 701	38 453	38 519	298 887	298 887
Administration ministérielle					
• Régimes d'avantages sociaux des employés	9 858	8 992	9 133	11 194	11 194
• Allocations du ministre	52	68	65	67	67
• Frais des agences de recouvrement	4	-	-	-	-
• Produits de la vente des biens excédentaires de l'État	-	2 094	-	4 850	2 798
• Produits de la vente des biens excédentaires de l'État	9 914	11 154	9 198	16 111	14 059
Total des paiements législatifs					
	124 942	109 814	109 965	377 091	375 039

Les chiffres ayant été arrondis, le résultat des colonnes peut différer des totaux indiqués.

Tableau D – Recettes (suite)

2002-2003				
Secteur d'activités (milliers de dollars)	Recettes réelles 2000-01	Recettes réelles 2001-02	Recettes prévues autorisations	Recettes réelles
<i>Administration ministérielle</i>				
• Recettes internes provenant de la formation et du soutien des systèmes	779	234	-	124
• Recettes internes et externes des concessions et des locations	913	927	788	972
• Recettes internes et externes diverses	249	182	589	670
Total des recettes disponibles	317 334	340 170	344 909	385 289
Recettes non disponibles				
<i>Recettes fiscales :</i>				
• Taxe sur les produits et services	21 678	-	-	-
<i>Recettes non fiscales :</i>				
• Corporation de gestion de la Voie maritime du Saint-Laurent	4 098	4 802	5 000	4 856
• Location de wagons-trémies	13 577	13 936	10 000	15 432
• Allocations des administrations portuaires canadiennes	5 847	10 402	10 298	9 765
• Rendement des investissements	36 517	32	-	21 410
• Remboursement des dépenses des années antérieures	657	1 143	-	1 057
• Rajustements des comptes fournisseurs des exercices antérieurs	15 193	4 433	-	5 323
• Privilèges, licences et permis	196	49	-	60
• Amendes	626	1 169	-	1 063
• Produit des ventes	49	1 826	-	796
• Produit de la vente des biens excédentaires de l'État	9 438	5 284	-	4 108
• Diverses	609	396	-	1 256
• CTMA Traversier Ltée	-	-	-	833
• Vieux-Port de Montréal	-	-	-	2 315
• Dédommagement au titre de la guerre du Golfe contre l'Irak	-	-	-	420
• Great West Life – Remboursement de la Société canadienne des ports	-	-	-	95
Total des recettes non disponibles	108 486	43 473	25 298	68 789

Les chiffres ayant été arrondis, le résultat des colonnes peut différer des totaux indiqués.

Tableau D – Recettes

Secteur d'activités (milliers de dollars)					2002-2003				
Recettes réelles	Recettes réelles	Recettes réelles	Recettes prévues	Total des autorisations	Recettes réelles	Recettes prévues	Total des autorisations	Recettes réelles	Recettes réelles
2000-01	2001-02	2001-02	2001-02	2001-02	2001-02	2001-02	2001-02	2001-02	2001-02
Politiques									
• Prévions de l'Adminis- tration du transport aérien	322	262	-	-	-	-	-	274	-
• Recettes internes d'Agriculture Canada pour la surveillance du transport du grain	60	202	460	-	-	-	-	333	111
• Recettes internes et externes diverses	117	-	50	630	630	630	630	16	734
Programmes et Cessions									
• Recettes des Havres et Ports (nettes des commissions)	11 178	14 265	13 015	13 215	11 535	13 215	13 215	8 167	11 841
• Aéroports – Locations	9 328	5 839	4 980	8 157	8 167	8 157	8 157	8 167	8 167
• Aéroports – Concessions	4 313	1693	738	1 734	1 841	1 734	1 734	1 841	1 841
• Aéroports – Redevances d'atterrissage	9 451	4439	2 632	5 211	5 181	5 211	5 211	5 181	5 181
• Aéroports – Redevances générales d'aérogare	5 625	2896	1 843	3 497	3 700	3 497	3 497	3 700	3 700
• Aéroports – Paiements de loyer et de biens immobiliers	219 273	248 271	272 130	299 517	299 551	299 517	299 517	299 551	299 551
• Recettes diverses	1 608	1 004	475	465	336	465	465	336	336
Sécurité et Sûreté									
• Recettes internes et externes de sécurité aérienne	12 922	11 851	10 839	11 204	12 810	11 204	11 204	12 810	12 810
• Recettes internes et externes des services des aéronefs	27 519	33 723	26 497	26 648	26 026	26 648	26 648	26 026	26 026
• Redevances de sécurité routière	353	-	460	460	-	460	460	-	-
• Recettes internes et externes de sécurité maritime	9 188	7 591	7 400	7 377	8 464	7 377	7 377	8 464	8 464
• Inspections des chemins de fer d'intérêt local et autres recettes de sécurité ferroviaire	131	135	63	50	112	50	50	112	112
• Recettes internes et externes des activités de recherche et développement	2 444	5 204	1 925	5 071	3 757	5 071	5 071	3 757	3 757
• Recettes internes et externes diverses	1 442	1 333	25	491	1 311	491	491	1 311	1 311
Les chiffres ayant été arrondis, le résultat des colonnes peut différer des totaux indiqués.					53 999	59 838	47 209	51 301	52 479

Tableau C – Comparaison historique des dépenses nettes

2002-2003					
Secteur d'activités (milliers de dollars)	Dépenses réelles 2000-2001	Dépenses réelles 2001-2002	Dépenses prévues	Total des autorisations	Dépenses réelles
Politiques	381 290	539 459	414 043	414 195	404 589
Programmes et Cessions	123 132	155 647	243 430	215 319	69 284
Sécurité et Sûreté	302 578	380 146	329 519	636 643	627 987
Administration ministérielle	108 729	118 164	107 437	154 200	150 692
Total budgétaire	915 720	1 193 417	1 094 429	1 420 357	1 252 552

Les chiffres ayant été arrondis, le résultat des colonnes peut différer des totaux indiqués.

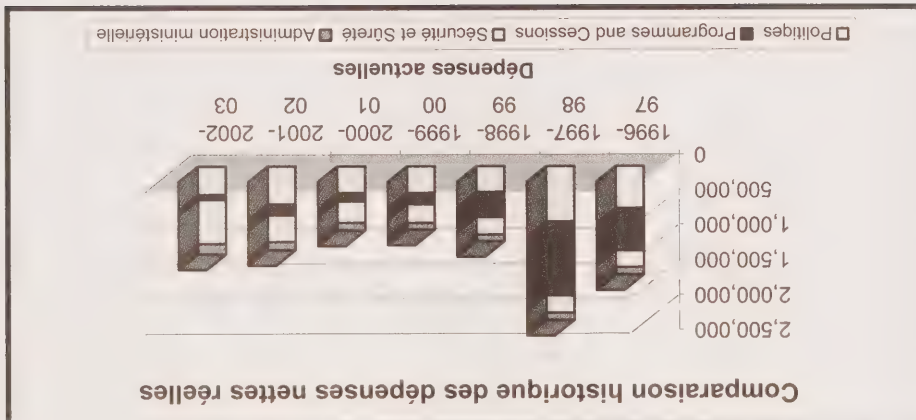


Tableau B – Comparaison du total des dépenses prévues et des dépenses réelles

2002-2003 Secteur d'activités (milliers de dollars)	ETP	Dépenses de fonctionnement brutes ¹	Dépenses d'immo- bilisations	Paiements de transfert ²	Sociétés d'État	Total des dépenses brutes	Moins : recettes disponibles	Total des dépenses nettes
Politiques	198 223 240	28 595 39 002 37 727	809 1 130 1 076	96 499 72 611 64 438	288 650 302 082 302 082	414 553 414 825 405 323	510 630 734	414 043 414 195 404 589
Programmes et Cessions	368 428 443	58 548 85 022 84 777	77 799 43 156 22 295	319 156 335 197 212 388	83 740 83 740 80 135	539 243 548 415 399 595	295 813 331 796 330 311	243 430 216 619 69 284
Sécurité et Sûreté	2929 3091 3027	335 509 363 217 363 843	27 327 20 895 17 422	13 892 44 355 39 723	- 259 477 259 477	376 728 687 944 680 465	47 209 51 301 52 479	329 519 636 643 627 986
Administration ministérielle	820 909 966	93 249 117 478 115 204	15 565 15 784 14 753	- 100 100	- 22 400 22 400	108 814 155 762 152 457	1 377 1 562 1 765	107 437 154 200 150 692
Total	4315 4651 4676	515 901 606 019 601 551	121 500 80 965 55 546	429 547 452 263 316 649	372 390 667 699 664 094	1 439 338 1 806 946 1 637 840	344 909 385 289 385 289	1 094 429 1 420 357 1 252 552
Autres recettes et dépenses :								
– Recettes non disponibles (voir tableau D)								
– Coût des services fournis par d'autres ministères (autorisations = coût réel)								
Coût net du programme								
1 125 248								
1 461 300								
1 239 706								

Les chiffres ayant été arrondis, le résultat des colonnes peut différer des totaux indiqués.

1. Comprend les paiements législatifs pour les régimes d'avantages sociaux des employés, les allocations du ministre, les frais des agences de recouvrement, les remboursements des fonds versés au cours des exercices antérieurs, les paiements prévus par les ententes concernant la Voie maritime du Saint-Laurent et le produit de la vente des biens excédentaires de l'État.

2. Comprend les paiements législatifs pour le pont Victoria (Montréal) et la subvention relative à l'ouvrage de franchissement du détroit de Northumberland.

Les caractères normaux indiquent les dépenses prévues. Les caractères en italiques indiquent les autorisations totales. Les caractères gras indiquent les dépenses réelles.

4.0 Tableaux financiers

Tableau A – Sommaire des crédits

2002-2003			
	Dépenses	Dépenses prévues	Dépenses réelles
Crédit (milliers de dollars)			
1	Dépenses de fonctionnement (nettes des recettes)	114 227	154 352
5	Dépenses d'immobilisations	121 500	54 152
10	Subventions et contributions	376 347	264 393
15	Paielements à la Société Les Ponts Jacques-Cartier et Champlain inc.	83 740	80 135
20	Paielements à Marine Atlantique SCC	32 949	46 381
25	Paielements à VIA Rail Canada inc.	255 701	255 701
35	Paielement à la Queens Quay West Land Corporation	0	4 000
40	Paielement à la Société du Vieux-Port de Montréal inc.	0	18 400
(S)	Paielement à l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien	0	259 477
(S)	Ministre des Transports – Traitement et allocation pour véhicule	65	67
(S)	Paielements au Canadien National pour le pont Victoria à Montréal	3 300	3 300
(S)	Contributions aux régimes d'avantages sociaux des employés	54 800	58 365
(S)	Paielements prévus par les ententes concernant la Voie maritime du Saint-Laurent	1 900	1 742
(S)	Subventions versées à l'ouvrage de franchissement du détroit de Northumberland	49 900	48 956
(S)	Remboursement des montants portés au crédit des recettes les années précédentes	0	40
(S)	Dépenses des produits de la vente des biens excédentaires de l'État	0	3 092
Total budgétaire			
		1 094 429	1 252 552
			1 420 357

Les chiffres ayant été arrondis, le résultat des colonnes peut différer des totaux indiqués.

Les clients de l'extérieur peuvent consulter par voie électronique un site Web dynamique pour obtenir des renseignements sur la marine à un seul guichet. Les Canadiens et le secteur des transports peuvent désormais mener des recherches en ligne dans des revues électroniques, des normes, des ouvrages et des documents. Les employés de Transports Canada peuvent mieux servir leurs clients grâce à un système visuel qui contribue à identifier et à quantifier les risques qui se rattachent au transport des marchandises dangereuses afin de déterminer si les expéditions à haut risque sont inspectées comme il se doit.

Un nouveau système de gestion de dossiers, des documents et de l'information a été adopté pour gérer les documents électroniques, ce qui permet aux employés de sauvegarder et de consulter des informations en direct pour mieux servir les clients en leur fournissant des renseignements détaillés en temps opportun. Les inspecteurs équipés d'instruments mobiles et de manuels de référence électroniques peuvent procéder à des inspections de manière plus efficace sur le terrain et avoir instantanément accès à tous les renseignements cruciaux dont ils ont besoin pour intervenir rapidement devant une situation d'urgence. Dans l'optique de la sûreté, les principaux investissements dans la GI/TT ont contribué à renforcer les contrôles de sécurité des personnes qui doivent avoir accès aux zones réglementées des aéroports canadiens.

Le Plan stratégique GI/TT 2003-2006 de Transports Canada a été approuvé en avril 2003, ce qui a eu pour effet d'améliorer l'exécution des programmes grâce à des investissements plus stratégiques dans la GI/TT. Ce plan évoluera au besoin pour répondre aux besoins du Ministère et il sera mis par les orientations et les priorités commerciales de Transports Canada. ☞ Vous trouverez d'autres précisions sur la stratégie GI/TT à l'adresse www.tc.gc.ca/ged/plansstrategiegi-ti.htm.

Les exemples qui suivent illustrent les réalisations du GED.

- Le site Web Voyage accessible fournit des renseignements en direct sur les voyages aux voyageurs ayant une déficience ainsi qu'aux soignants et aux familles de ces personnes, des personnes âgées et d'autres voyageurs ayant des besoins spéciaux, afin d'atténuer les problèmes auxquels ils se heurtent lorsqu'ils voyagent.
- Le site Web Services maritimes en direct offre des services d'abonnement sur mesure pour répondre à tous les besoins d'information des clients, des partenaires, des intervenants de la marine et du grand public. Transports Canada a construit ce site d'information avec le concours des ministères des Pêches et des Océans et de l'Environnement.
- Une base de données Internet permet aux intervenants de poser des questions et de demander des éclaircissements au sujet du nouveau Règlement sur le transport des marchandises dangereuses en langage clair. Au besoin, des interprétations sont insérées dans la base de données. Ce site permet également d'avoir accès à la base de données, de sorte que les intervenants peuvent trouver les interprétations qui présentent pour eux un intérêt particulier.

En janvier 2003, on a adopté une nouvelle orientation pour le GED, laquelle englobe une approche plus focalisée pour répondre aux demandes des intervenants de l'extérieur, notamment de l'industrie et des citoyens, avant la date cible de décembre 2005 fixée par le gouvernement du Canada. Des plans sont en cours de préparation pour faire évoluer le cadre actuel de gestion du rendement afin de mieux démontrer la valeur des investissements dans le GED et ses liens avec les priorités du Ministère et du gouvernement. De plus, le financement des futurs projets de GED privilégiera la collaboration accrue entre les juridictions et les possibilités de prestation des services horizontaux, qui seront liées aux programmes du gouvernement en matière de prestation des services, de gestion moderne et d'innovation. ☐ Vous trouverez d'autres précisions sur les initiatives GED de Transports Canada à l'adresse www.tc.gc.ca/ged/menu.htm.

Gestion et technologies de l'information

Les investissements engagés par Transports Canada en 2002-2003 dans la gestion et les technologies de l'information (GI/TI) ont permis aux employés de l'intérieur, aux citoyens du Canada et aux intervenants de l'extérieur d'effectuer un plus grand nombre d'opérations commerciales par voie électronique, de manière ponctuelle et efficace et, au besoin, de façon sécurisée, et ont facilité l'accès aux informations, de même que l'échange d'informations. Ces investissements ont également permis une plus grande disponibilité des demandes de gestion de la réglementation, de l'octroi de permis et licences et de la sécurité, ainsi que des services d'information qui ciblent les Canadiens et l'industrie.

personnels en 2002-2003. Ce délai de réponse représente une baisse par rapport au taux de ponctualité de 81 % enregistré l'année précédente, ce qui s'explique en partie par la hausse significative et imprévisible (58 %) de la charge de travail globale. L'autre facteur qui a contribué à l'augmentation de la charge de travail a été l'intérêt soutenu du public et des médias pour la sûreté des transports après les événements du 11 septembre 2001. En mars 2003, Transports Canada a commandé un examen des processus pour s'assurer que les processus internes n'entraient pas les demandes que le Ministère reçoit en vertu des lois sur l'accès à l'information et la protection des renseignements personnels (AIPRP). L'examen a révélé qu'en dépit de l'évaluation du rendement, aucun problème majeur ne se rattache aux processus. De fait, l'examen a révélé que le Ministère avait amorcé de nombreuses améliorations, et ne s'était pas laissé distancer par d'autres ministères en tirant parti des pratiques optimales et d'autres économies visant à améliorer les délais de réponse. L'examen a également louangé Transports Canada des efforts déployés pour préserver la qualité du processus AIPRP.

4. Accessibilité et connectivité

Gouvernement en direct – Prestation de services électroniques aux intervenants de l'extérieur

L'initiative Gouvernement en direct (GED) à Transports Canada prévoit l'introduction de services et la prestation d'informations en direct afin d'améliorer l'efficacité des opérations que le Ministère mène en collaboration avec les intervenants de l'industrie pour tous les Canadiens. Grâce à cette initiative, 32 projets d'une valeur totale de 3,4 millions \$ ont été financés et menés à terme en 2002-2003.

Les investissements engagés en 2002-2003 dans les nouveaux services en direct ont contribué à l'application de normes communes pour faciliter l'accès aux renseignements sur les transports fournis par voie électronique. Les candidats ont désormais la possibilité de suivre un entraînement au vol en direct et de subir leurs examens de la même manière, ce qui est pour eux beaucoup plus pratique. Les aviateurs autorisés disposent désormais d'un accès sécurisé pour actualiser leurs données en l'espace de quelques minutes par opposition à plusieurs jours. Les inspecteurs disposent d'instruments et de systèmes sur le terrain qui minimisent le temps et les efforts qu'il faut pour inspecter des navires commerciaux qui se livrent à des activités commerciales dans les voies navigables du Canada. L'industrie ferroviaire peut désormais présenter des demandes en direct à Transports Canada pour obtenir l'approbation du ministre en vertu de la *Loi sur la sécurité ferroviaire*, ce qui marque une nette amélioration par rapport à la procédure manuelle actuelle. Le fabricant peut désormais enregistrer leurs marchandises dangereuses en direct, ce qui réduit le délai de traitement des inscriptions de quelques jours à quelques minutes.

moderne ait dû céder la place à d'autres priorités nationales plus urgentes. Cela ne veut pas dire toutefois que les efforts ne se soient pas poursuivis sur de nombreux fronts à l'appui du programme de gestion plus général du gouvernement. De fait, le Ministère a déployé de gros efforts dans des domaines comme la gestion des risques, le renforcement des compétences en leadership, l'intégration des informations financières et d'exploitation, la gestion des ressources et le renouvellement des effectifs.

Les notions de la gestion moderne sont constamment incorporées dans les séances d'orientation, les programmes de formation, les séances de sensibilisation et dans toute une diversité de moyens de communication afin de rappeler aux gestionnaires et aux employés leurs responsabilités en matière de gérance et de responsabilisation dans la gestion des actifs publics. Transports Canada redouble aujourd'hui d'efforts pour adopter des pratiques de gestion modernes à l'appui du programme plus général *Des résultats pour les Canadiennes et les Canadiens*.

Mesure du rendement

Le Ministère a enregistré d'importants progrès dans l'établissement de cadres de travail fondés sur les résultats et la définition de ses activités, alors qu'il tient à s'assurer que des liens logiques existent entre les ressources, les extrants et les résultats à l'appui des objectifs stratégiques plus généraux.

Le processus de planification intégrée de Transports Canada et les examens des secteurs de services servent à la fois à renforcer le besoin de lier les informations financières et non financières dans le cadre des affectations et des réaffectations budgétaires. L'adoption récente et l'évolution de ces processus ont eu pour effet d'enchâsser ou d'institutionnaliser l'intégration des données sur le rendement au sein du Ministère. En outre, la haute direction estime que ces processus représentent un instrument précieux qui facilite l'examen de propositions et de priorités conflictuelles.

3. Accès à l'information

Transports Canada a respecté le délai de réponse pour 77 % des demandes qui lui ont été adressées en vertu des lois sur l'accès à l'information et la protection des renseignements

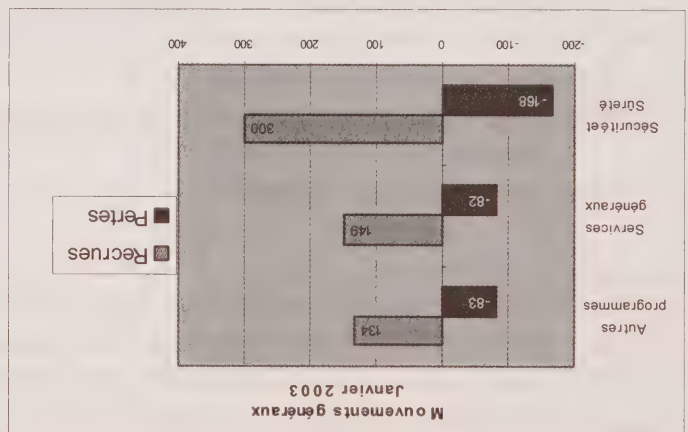
Transports Canada a poursuivi ses efforts en vue d'avoir un effectif durable et productif, étant donné que deux employés sur cinq nommés pour une période indéterminée pourront prendre leur retraite d'ici 2011.

Après avoir accusé une légère hausse en 2001 (66 employés ou 1,5 %), le recrutement a dépassé l'élimination naturelle dans tout le Ministère au cours de l'année civile 2002. Durant cette même période, l'effectif de Transports Canada a

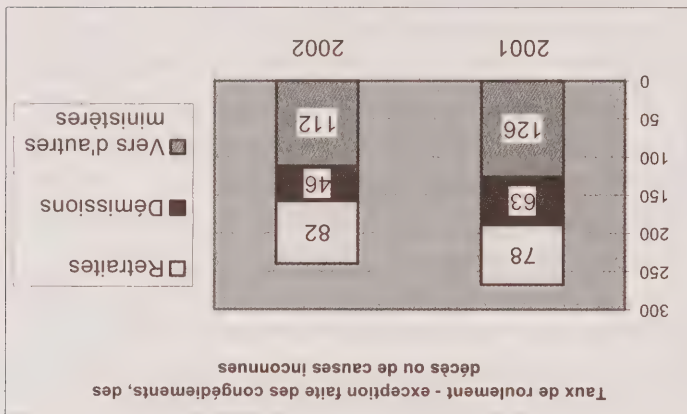
augmenté de 250 employés, soit 5,6 %. L'importance accrue attachée aux questions de sûreté depuis les événements du 11 septembre 2001 est en grande partie responsable de l'augmentation globale (le secteur d'activités Sécurité et Sûreté a concentré 53 % de la croissance de l'effectif).

Les mutations dans d'autres

ministères fédéraux (112) ont été la principale cause de départ l'an dernier, suivies par les départs à la retraite (82) et les démissions (46). Il faut signaler que le nombre de démissions a reculé de 17 % par rapport à l'année précédente. Le taux d'élimination naturelle global pour les employés nommés pour une période indéterminée est estimé à 6,1 % (contre 6,8 % en 2001).



Transports Canada a également enregistré d'intéressants progrès dans la diminution des risques qui se rattachent à la disparition de la mémoire ministérielle. En mai 2003, des plans de relève et de transmission des connaissances avaient été préparés pour 64 experts critiques en la matière qui pourront prendre leur retraite au cours des neuf prochaines années. Le Secrétariat du Conseil



du Trésor a reconnu que la stratégie du Ministère était une pratique optimale.

2. Gestion moderne et rapports sur les résultats

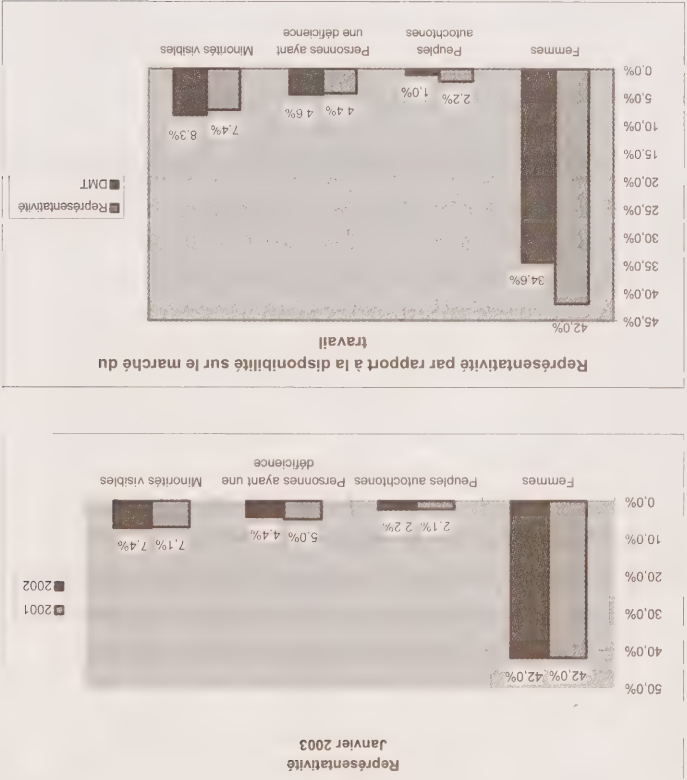
La réaction de Transports Canada aux questions de sûreté cruciales et urgentes dans le sillage des événements du 11 septembre 2001 explique que le programme de gestion

3.5 Transports Canada – Le programme de gestion

1. Renouvellement des effectifs

Diversité

Dans le sillage du recensement fructueux sur la représentativité réalisé en décembre 2001, Transports Canada a concentré ses efforts en 2002 sur l'amélioration de la représentativité des groupes minoritaires, ce qui a eu des résultats mitigés, avec des gains dans certains secteurs et des retards dans d'autres. La part actuelle de l'emploi des personnes atteintes d'une déficience et des minorités visibles, pour toutes les catégories d'emplois confondues¹, est inférieure à la disponibilité sur le marché du travail. La majorité des écarts de représentativité se situe dans la catégorie technique². La représentativité des femmes est bonne en général et dépasse actuellement la disponibilité sur le marché du travail, dans toutes les catégories, sauf la catégorie opérationnelle³.



Transports Canada a adopté une stratégie sur la diversité qui procurera un milieu de travail stimulant et attrayant à tous les employés et qui améliorera la représentativité afin de répondre aux attentes de la population diversifiée du Canada. L'effectif en janvier 2003 de 4 684 équivalents à temps plein se composait de 3 421 anglophones (73 %) et de 1 263 francophones (27 %), proportion qui est restée relativement stable depuis quelques années.

1. Parmi les catégories d'emplois, mentionnons Direction, Scientifique et professionnel, Administration et service extérieur, Technique, Soutien administratif, Opérationnelle.
2. La catégorie technique englobe l'Exploitation des aéronefs, le Soutien technologique et scientifique, l'Électronique, les Techniciens divers, le Soutien des sciences sociales, l'Inspection technique.
3. La catégorie opérationnelle englobe les Pompiers, les Manœuvres et hommes de métier, les Services généraux.

conférence portait sur des ateliers de développement et d'utilisation de méthodes de transmission des connaissances au sein de la collectivité, et des ateliers sur les besoins régionaux, au cours desquels les participants ont discuté des moyens de mettre en œuvre des méthodes, pratiques et réseaux d'échange d'informations locaux visant à favoriser le perfectionnement de la collectivité dans les régions.

Transports Canada a réaffirmé son engagement à promouvoir les systèmes de transport intelligents (STI) et à appuyer leur adoption. En vertu du Programme stratégique d'infrastructures routières, 30 millions \$ ont été affectés aux STI et, à ce jour, environ 3,4 millions \$ ont été consacrés à 16 projets à frais partagés dont l'objectif est d'accélérer le déploiement des technologies STI au Canada. Transports Canada a également conçu un plan de recherche et développement sur les STI, intitulé *Innovover par l'établissement de partenariats*, publié en mai 2003. Celui-ci sert à la fois de troisième pilier stratégique à *En route vers la mobilité intelligente*, qui est le plan des systèmes de transport intelligents du gouvernement, et de premier pas important vers le respect des engagements pris par le Ministère à l'égard des STI. Les objectifs du plan de recherche et développement sont d'accélérer l'acquisition de connaissances et de compétences et de promouvoir l'adoption et la commercialisation des techniques STI. Ce plan prévoit un certain nombre d'activités de recherche et développement sur les STI dont le but est de favoriser l'innovation et d'établir un instrument de financement des projets de recherche et développement sur les STI afin de respecter les priorités de Transports Canada énoncées dans le document *Droit devant*. ☞ Vous trouverez d'autres précisions sur les STI à l'adresse www.its-sti.gc.ca/fr/menu.htm.

des étiquettes d'identification des équipements, technique qui a déjà fait ses preuves dans le port pour identifier les wagons de chemin de fer, associé à un système de reconnaissance des caractères optiques dernier cri, capable de déchiffrer les codes types d'identification des conteneurs ISO 6346. Ce système représente un moyen rapide et efficace de suivre les conteneurs et leur contenu dans un milieu portuaire affaîré, et il contribue à renforcer la sûreté grâce à une meilleure gestion du transport des marchandises.

La transmission de renseignements aux passagers souffrant d'une déficience auditive ou cognitive dans le milieu bruyant d'un aéroport présente des difficultés spéciales aux compagnies aériennes et aux administrations aéroportuaires. Pour assurer l'accessibilité au réseau de transport, Transports Canada a testé un certain nombre de techniques de messageries visuelles, notamment des lecteurs électroniques, des écrans en texte intégral et des tableaux d'information sur les vols. Des lecteurs électroniques, dont on a jugé qu'ils étaient les plus efficaces, ont récemment été installés dans la plupart des grands aéroports du Canada, permettant ainsi aux transporteurs aériens de fournir des renseignements en temps réel, en particulier à la porte d'embarquement.

2. Relever le défi des compétences

Le Programme national de formation dans le domaine de la marine (PNFM) est chargé de l'élaboration et de l'administration des cours de formation technique à l'intention des inspecteurs de la marine. Ce programme garantit que les inspecteurs se conforment à l'évolution des règles et des règlements et qu'ils sont au courant des lois et des règlements qui ont des répercussions sur la sécurité maritime. Le programme a porté fruit, puisque 12 cours de formation technique ont été élaborés jusqu'ici, y compris un manuel en ligne pour les nouveaux inspecteurs. Au titre des travaux en cours, mentionnons une politique nationale sur la formation obligatoire des inspecteurs avant leur nomination, l'importance constante attachée aux inspections des petits bâtiments, le remplacement des inspecteurs régionaux lorsqu'ils dispensent des cours de formation, enfin, la révision du contenu des cours actuels pour qu'ils reflètent les nouvelles modifications apportées aux règlements.

Transports Canada a également entrepris une étude sur les véhicules amphibies à passagers, notamment sur leur conception générale, sur le régime canadien de réglementation, sur d'autres prescriptions d'administration de la marine et des questions de sécurité. Cette étude servira à étoffer les connaissances et à prendre de futures mesures de sécurité sur les véhicules amphibies à passagers.

En 2002-2003, les travaux de la collectivité de la réglementation et de l'inspection se sont concentrés sur le maintien en fonction, le recrutement, le renforcement de la collectivité et la sensibilisation. C'est à cette fin qu'une conférence nationale interministérielle a été organisée à l'intention des inspecteurs fédéraux, à laquelle ont assisté plus de 225 participants appartenant à 8 ministères et organismes. La

Les chapitres précédents exposent une vision pour le transport durable et proposent des directives pour mettre en œuvre cette vision dans les domaines clés que sont les cadres de marché, les infrastructures, l'environnement ainsi que la sécurité et la sûreté. La réussite dans ces domaines variera selon la capacité du secteur à innover et selon les compétences de ses travailleurs.

1. Promouvoir un secteur des transports novateur

Le secteur des transports a besoin de méthodes novatrices et d'employés hautement qualifiés pour l'aider à résoudre les problèmes qu'il éprouve et à trouver des solutions sur le plan des connaissances et des technologies. Transports Canada participe activement aux activités de recherche et développement sur les transports, afin de perfectionner les compétences et les connaissances que devront posséder les employés des transports, et de mettre au point des technologies exceptionnelles en vue de mobiliser des experts hautement qualifiés pour qu'ils relèvent les défis qui nous attendent.

Recherche et développement

Transports Canada a conçu un simulateur de navigation dans les glaces afin de former les navigateurs qui n'ont encore jamais navigué dans les glaces. Ce simulateur informatique à faibles coûts utilise la réalité virtuelle, des techniques interactives et des matériels et des logiciels multimédias pour faciliter la formation et réduire le besoin d'acquérir une expérience à bord. Le simulateur est la contribution du Canada à l'effort international visant à améliorer la formation sur la navigation dans les glaces, lequel s'inscrit dans un projet de plus grande envergure visant à uniformiser les règles de navigation dans les eaux polaires.

La première année du projet lancé par Transports Canada pour moderniser les équipements et les installations du Centre d'essais pour véhicules automobiles de Blainville (Québec) s'est matérialisée par l'achat de dispositifs d'essais anthropomorphiques dernier cri, que l'on appelle couramment des mannequins d'essai de collision, ainsi que d'équipements visant l'acquisition de données. Ces améliorations renforceront le potentiel de recherche du Ministère ainsi que l'élaboration de règlements et les tests de conformité, ce qui aboutira à une amélioration des normes et à une influence plus profonde sur l'harmonisation des normes à l'échelle internationale.

Dans sa volonté d'améliorer l'efficacité des transports intermodaux, Transports Canada a conçu un prototype opérationnel qui permet d'identifier en temps réel et de cataloguer les wagons de chemin de fer et les conteneurs qui entrent dans le port de Montréal ou qui le quittent par le train. Ce prototype utilise un lecteur automatique

voyageurs, des marchandises et des infrastructures et à échanger des renseignements sur l'application des règlements. Pour mettre cette déclaration en œuvre, un plan d'action en 30 points a été élaboré, et Transports Canada est responsable de plusieurs parties de ce plan, surtout de la sécurisation des infrastructures. Au nombre des responsabilités, mentionnons l'amélioration des infrastructures, les systèmes de transport intelligents, la protection des infrastructures essentielles et la sûreté de l'aviation.

Pour assurer la sûreté des ponts, Transports Canada a adopté une approche dynamique en coordonnant la participation du gouvernement fédéral à l'application des mesures de sûreté aux ponts internationaux et nationaux du Canada. Avec le concours d'autres ministères et organismes fédéraux, le Ministère a procédé à une évaluation des ponts qui appartiennent au gouvernement fédéral, parmi lesquels on trouve les ponts de la Région de la capitale nationale, les ponts de Montréal, le pont de la Confédération et les ponts internationaux de Cornwall et des Mille-Îles. L'étude a recommandé l'adoption de politiques, de procédures et de mesures de sûreté à chaque poste frontalier pour réduire ou éliminer les carences de sûreté tangibles en vertu d'une évaluation des risques.

En janvier 2003, Transports Canada a organisé un atelier sur les pratiques optimales pour assurer la sûreté des ponts avec le ministère des Transports de l'État de New York, le ministère des Transports de l'État du Michigan, l'Association des administrations des ponts et des tunnels, le Bureau de la protection des infrastructures essentielles et de la protection civile, le Groupe de travail ontarien sur le terrorisme et la Federal Highway Administration des États-Unis. Cet atelier s'est soldé par un ensemble de lignes directrices et de pratiques optimales visant à renforcer la sûreté des infrastructures des ponts. Les différentes administrations analysent ces recommandations et mettront en œuvre les améliorations qu'elles jugent rentables et nécessaires.

Durant la guerre en Irak, Transports Canada a rapidement pris des mesures et a collaboré avec l'industrie et d'autres intervenants pour mettre en œuvre des mesures de sûreté plus strictes. Mentionnons entre autres le renforcement de la surveillance par les forces de police et le resserrément des contrôles d'accès dans certaines installations clés de transport dans un certain nombre d'aéroports, ports et gares ferroviaires, tandis que l'ACSTA a renforcé le contrôle préembarquement des passagers et des bagages dans les aéroports.

pilotage à compter du 1^{er} mai 2002 et prévoient de nouvelles prescriptions sur la résistance aux intrusions d'ici avril 2003.

La capacité de réglementation et de surveillance de Transports Canada a été renforcée grâce au recrutement de nouveaux inspecteurs de sûreté et d'autres employés afin de multiplier les inspections, les activités de surveillance et d'essai du système de sûreté du transport aérien et de surveiller et d'améliorer les prescriptions en matière de sûreté à l'échelle nationale. Le Ministère a également renforcé sa capacité à déceler les menaces éventuelles et les moyens d'y faire face grâce à un raffermissement des réseaux de renseignements avec d'autres ministères, d'autres analystes et au recours à des techniques de télécommunications et autres techniques plus évoluées.

Pour renforcer la sûreté maritime, Transports Canada a recruté de nouveaux inspecteurs de sûreté et, de concert avec les installations portuaires, les exploitants et certaines associations, a décidé d'apporter de nouvelles améliorations à la sûreté maritime. De plus, le gouvernement du Canada a annoncé plusieurs nouvelles initiatives en janvier 2003, parmi lesquelles :

- l'élaboration de règlements à l'appui des nouvelles prescriptions de l'Organisation maritime internationale (OMI);
- le Programme d'accès aux zones réglementées des infrastructures maritimes, qui exigera que les installations maritimes créent des zones réglementées et en limitent l'accès à ceux qui se sont vu accorder une autorisation de sécurité par le ministre des Transports;
- le Programme de surveillance et d'application de la sûreté maritime, qui permettra de surveiller et de faire respecter les modifications apportées à la Convention internationale sur la sauvegarde de la vie humaine en mer de l'OMI, notamment le nouveau Code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires.

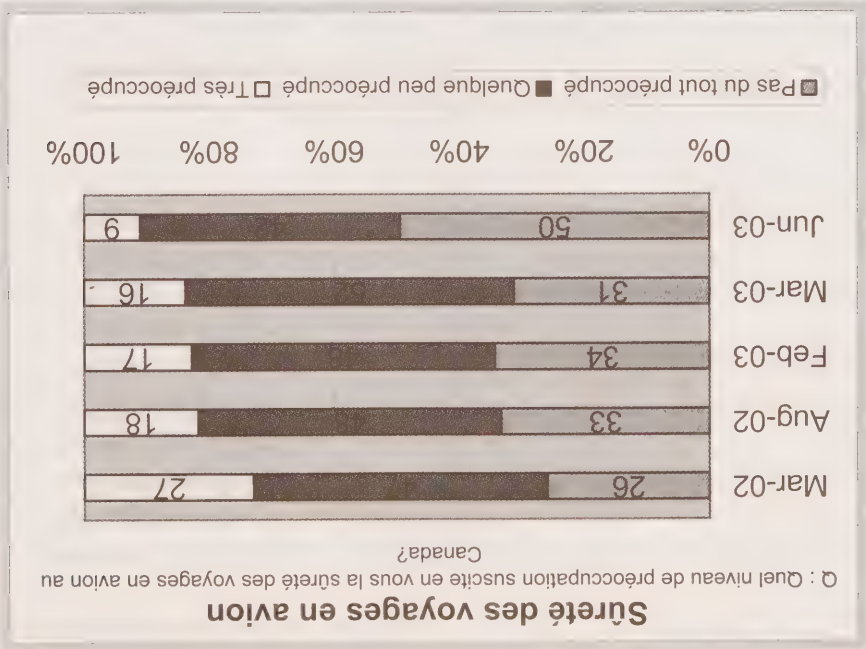
Pour renforcer la sûreté ferroviaire, Transports Canada a collaboré avec l'Agence des douanes et du revenu du Canada (ADRC), les compagnies de chemin de fer canadiennes et le Service des douanes des États-Unis (qui est aujourd'hui l'Administration de la protection des frontières qui relève du ministère de la Sécurité nationale) à une déclaration de principes sur le traitement des trains circulant en direction du Sud en ce qui concerne les menaces à la sûreté et à la contrebande. Le Ministère a également eu une rencontre avec l'Association des chemins de fer du Canada et la Federal Railway Administration du ministère des Transports des États-Unis pour discuter des prescriptions américaines en matière d'autorisations de sûreté pour les équipes des trains qui transportent des explosifs et des substances dangereuses à destination des États-Unis et sur leur territoire. D'autres discussions sont en cours.

Pour renforcer la sûreté aux frontières, le Canada et les États-Unis ont signé la Déclaration sur une frontière intelligente, cadre qui vise à sécuriser la circulation des

Pour rehausser la confiance des voyageurs dans le transport aérien et être en harmonie avec nos partenaires étrangers, de nouveaux règlements ont été annoncés qui prescrivent l'installation de dispositifs de verrouillage interne dans le poste de

- contrôle préembarkement dans 89 aéroports désignés;
- marchés de sous-traitance adjugés à des fournisseurs de services de contrôle actuels et prestation d'une formation plus poussée à 3 300 agents de contrôle en service;
- lancement d'un programme progressiste visant la sélection, la formation et la certification des nouveaux agents de contrôle afin de respecter ou même de dépasser les normes fixées par le gouvernement fédéral;
- déploiement et gestion du cycle de vie des systèmes de détection d'explosifs;
- financement des services de police dans les aéroports;
- financement du Programme canadien de protection des transporteurs aériens (PCPTA), créé en vue de faire voler des agents de la GRC à bord de certains vols intérieurs et internationaux;
- adoption d'un système amélioré de laissez-passer de zone réglementée et d'un programme élargi pour contrôler les non-passagers qui ont besoin d'avoir accès aux zones réglementées des aéroports.

Un certain nombre d'initiatives ont été prises en vue de renforcer la sûreté aérienne et de respecter les engagements pris par le Ministère dans son Rapport sur les plans et les priorités. Dans le cadre de ces initiatives, le gouvernement fédéral a créé une nouvelle société d'État, l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien (ACSTA), née le 1^{er} avril 2002 et responsable de plusieurs services essentiels de sûreté aérienne :



3. Sécurité des transports

Suite aux événements du 11 septembre 2001, le

gouvernement du Canada a lancé un certain nombre de programmes dans le cadre de l'Initiative sur la

sécurité publique et l'antiterrorisme (SPA). En vertu de l'initiative SPA, environ 2,2 milliards \$ échelonnés sur

cinq ans ont été approuvés dans le budget 2001 au titre d'initiatives

de sûreté dans les secteurs du transport aérien, maritime et autre.

Transports Canada collabore avec d'autres ministères et organismes du gouvernement au lancement

des initiatives SPA, comme en témoigne le tableau ci-contre.

En 2002, Transports Canada a lancé de nouvelles initiatives de

sûreté et a poursuivi la mise en œuvre des mesures de sûreté renforcées annoncées en 2001. Avec le concours

d'autres ministères fédéraux, d'intervenants de l'industrie et de représentants

syndicaux, le Ministère s'est cristallisé sur la sûreté du réseau national de transport et a voulu renforcer la confiance des Canadiens dans la sûreté de tous les moyens de transport. Les sondages sur l'opinion publique réalisés par les Associés de recherche EKOS inc. révèlent que la confiance du public est en train de retrouver ses niveaux d'avant le 11 septembre 2001, comme l'illustre le schéma ci-dessous.

<i>Principales initiatives PSA visant à renforcer la sûreté des transports</i>	
●	Création de l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien
●	Renforcement de la sûreté du poste de pilotage
●	Octroi de subventions aux aéroports canadiens pour renforcer la sûreté des aéroports et les programmes de police
●	Octroi aux compagnies aériennes canadiennes de fonds pour améliorer immédiatement les contrôles préembarquement
●	Evaluation des technologies de pointe pour assurer la sûreté des aéroports
●	Déploiement prioritaire de systèmes de détection d'explosifs
●	Renforcement de la capacité de réglementation et de surveillance
●	Elaboration de règlements à l'appui des nouvelles prescriptions de l'Organisation maritime internationale
●	Programme d'accès aux zones réglementées des infrastructures maritimes
●	Programme de surveillance et d'application de la sûreté maritime
●	Initiative chimique, biologique, radiologique et nucléaire
●	Programme national de protection des infrastructures essentielles

La culture de la sécurité dans le secteur du transport maritime a nettement profité de la révision du régime législatif maritime, notamment de la modification de la *Loi sur la marine marchande du Canada* et de l'élaboration de nouveaux règlements en matière de sûreté maritime. L'importance soutenue attachée à des initiatives comme l'adoption de systèmes de gestion de la sécurité et le programme d'inspection des petits bâtiments permettront au Ministère de s'acquitter de ses responsabilités en matière de sécurité publique et d'inculquer une culture de la sécurité plus puissante à ses intervenants. La culture de la sécurité bénéficie en outre de la capacité à rendre compte des indicateurs de rendement qui ont un rapport avec les principales activités du programme. Le Ministère a pris l'engagement d'atteindre les cibles de sécurité suivantes d'ici 2010 (toutes les réductions sont fonction de la moyenne quinquennale 1997-2001) :

- réduction de 20 % du nombre de victimes des sinistres maritimes;
- réduction de 50 % du nombre de blessures maritimes déclarées;
- réduction de 30 % du taux d'accidents des navires commerciaux battant pavillon canadien et étranger (par tranche de 1 000 voyages)*.

* Le taux d'accidents représente le nombre de sinistres maritimes survenus à des navires commerciaux battant pavillon canadien ou étranger se livrant à des activités de cabotage et de commerce international et déclarés par le Bureau de la sécurité des transports.

Transport des marchandises dangereuses, Cible 2010

Cible 2010 a pour objet de réduire à néant le nombre de victimes, de blessés graves ou de dégâts matériels importants ou de dégâts à l'environnement découlant du rejet accidentel de substances dangereuses. Chaque année, on dénombre plus de 27 millions d'expéditions de marchandises dangereuses. En 2002, pratiquement toutes ces expéditions sont arrivées à destination sans incident, à l'exception de 445 d'entre elles et, de ces dernières, seulement deux ont été causées par la substance dangereuse proprement dite; la majorité des décès et des blessés résulte de l'accident ou de la collision plutôt que du contact avec la substance dangereuse. En 2002, les accidents impliquant des marchandises dangereuses ont fait 11 morts et 73 blessés. Sur ce nombre, la mort d'une personne et les blessures de 32 autres sont attribuables aux marchandises dangereuses proprement dites.

Transports Canada s'est fait l'ardent défenseur de l'adoption du Règlement sur le TMD en langage clair, qui est entré en vigueur en août 2002, grâce à une importante campagne de sensibilisation du public dans le cadre de laquelle on a organisé 117 séances d'information au Canada à l'intention de 7 000 participants. En outre, 32 cours ont été dispensés au Canada à 600 inspecteurs (220 fédéraux et 380 provinciaux).

Le Programme de recherche sur les passages à niveau est un volet crucial de Direction 2006. Le programme mène des recherches sur les techniques novatrices dont le but est de rehausser la sécurité aux passages à niveau, d'améliorer la rentabilité des systèmes avertisseurs et d'étudier les facteurs humains qui contribuent aux collisions aux passages à niveau et aux cas d'intrusion. Ce programme permet également de regrouper les recherches existantes au Canada et dans le monde pour retenir les meilleures solutions et activités qui peuvent être adaptées au Canada.

Une autre preuve du succès de ce programme est la consécration de Direction 2006 par la communauté internationale. Le Canada étant l'un des seuls pays du monde où les cas d'intrusion sur les emprises ferroviaires sont à la baisse, des pays comme les Etats-Unis, le Royaume-Uni, la France, la Finlande et bien d'autres sollicitent les conseils et les directives du Canada sur ses exploits en la matière. Des membres du personnel de Direction 2006 ont été invités au nom de Transports Canada à participer aux travaux d'un comité de planification en prévision du prochain Symposium international sur les passages à niveau et les cas d'intrusion qui aura lieu à Sheffield, au Royaume-Uni, en 2004.

Une vérification ministérielle menée au sujet du Programme de sécurité des passages à niveau a évalué la gestion du programme pour déceler les possibilités d'en rationaliser le déroulement. La vérification a révélé les principaux atouts du programme qui sont :

- un objectif sans équivoque et un lien parfaitement clair avec le mandat de Transports Canada;
 - des objectifs et des critères d'admissibilité bien connus des intervenants;
 - des contrôles qui contribuent à assurer que les instances compétentes approuvent les demandes et que les demandes approuvées respectent les critères d'admissibilité;
 - les éléments que contient le système d'information intégré sur les chemins de fer fournissent suffisamment de données pour assurer la surveillance du programme.
- Cette vérification a également révélé un certain nombre de possibilités et de recommandations pour améliorer l'efficacité du programme :
- un plan pluriannuel d'amélioration des passages à niveau reposant sur des critères nationaux d'évaluation des risques de sécurité;
 - des indicateurs de rendement nouveaux/améliorés pour suivre les risques de sécurité, les risques de contrôle financier et le déroulement du processus en temps opportun et les risques de qualité;
 - une méthode d'assurance de la qualité pour surveiller les procédures de vérification régionales.

cibles.

les partenariats et promouvoir l'acceptation de pratiques sans danger chez les publics sensibilisation du public sont indispensables au succès de la campagne pour resserrer cette année. La nature coopérative des programmes et l'importance attachée à la abribus coparrainée par Viacom Outdoors et d'autres partenaires s'est poursuivie campagne nationale de panneaux publicitaires percutants et d'affiches dans les et ont été diffusées sur Much Music et le Réseau de télévision des Jeunes. La produites avec le champion de planche à neige d'envergure mondiale, Mark Fawcett, prennent des risques, des annonces s'adressant aux jeunes ont également été radio à plus de 600 reprises en l'espace de 12 mois. Pour joindre les personnes qui annonces sonores et vidéo qui ont été diffusées sur les chaînes de télévision et de Calgary et des Oilers d'Edmonton se sont joints à Direction 2006 pour produire des Des membres des Eskimos d'Edmonton, des Stampede de Calgary, des Flames de

Du côté de l'application de la loi, plusieurs grandes initiatives ont été prises avec la collaboration de l'Association canadienne des chefs de police. Un CD interactif a été gravé et distribué à tous les organismes d'application de la loi au Canada. Une deuxième initiative a consisté à produire un calendrier pour tous les organismes d'application de la loi situés le long de voies de chemin de fer au Canada. Tandis qu'elles distribuaient des calendriers de porte à porte, les forces de police du CN et du CP ont pu dénoncer les effets catastrophiques des cas d'intrusion et des automobilistes qui ne respectent pas les panneaux et les signaux avertisseurs de passage à niveau auprès des forces de police locales.

En 2001, Direction 2006 a réalisé un sondage national Ipsos-Reid auprès de plus d'un millier de jeunes Canadiens âgés de 12 à 18 ans, afin de déterminer leur niveau de sensibilisation aux dangers qui se rattachent aux intrusions sur les emprises ferroviaires et leur perception des risques connexes. Le sondage a révélé que près du quart (21 %) de ces jeunes pensaient à tort qu'ils pouvaient entendre un train arriver au moins cinq minutes avant son passage; plus d'un tiers (35 %) ont déclaré que, si un train était à proximité, ils en entendraient le sifflet. Ces résultats servent de base au lancement d'initiatives et d'annonces dans la fonction publique afin de remédier à ces idées fausses qu'entretiennent les jeunes.

Ce programme est un partenariat entre des intervenants des secteurs public et privé, notamment d'autres ordres de gouvernement, des compagnies de chemin de fer et leurs syndicats, des forces de police et d'autres organismes de sécurité. Et le nombre de partenariats ne cesse d'augmenter. Des organismes nationaux comme SécuritéJeunes Canada ont adhéré à Direction 2006 l'an dernier, offrant ainsi une exposition supplémentaire à plus de 25 nouveaux organismes qui s'occupent de la jeunesse. Les Premières nations et les organismes d'application de la loi des Premières nations se sont joints à Direction 2006 pour transmettre le message de sécurité aux peuples autochtones dans le respect de leur culture et de leur histoire.

L'adoption de *Vol 2005* — *Un cadre de sécurité de l'aviation civile pour le Canada* a donné lieu à deux grands succès : l'amélioration constante du taux élevé de sécurité aérienne au Canada et un niveau élevé de confiance du public dans le programme de l'aviation civile. Ces succès découlent d'initiatives qui témoignent de l'engagement du Ministère et des consultations menées avec le secteur du transport aérien et de l'importance que l'on accorde à la gestion de la sécurité.

L'adoption d'une politique et de procédures de gestion des risques a très nettement renforcé la capacité de Transports Canada à contribuer à l'amélioration de la sécurité aérienne. Le Ministère a assuré la formation de ses principaux employés techniques et autres sur l'évaluation et la gestion des risques. C'est ainsi que le personnel de l'Aviation civile a adopté les principes et les instruments de la sécurité aérienne dans ses activités quotidiennes et les décisions qu'il est amené à prendre. Le résultat immédiat a été l'amélioration de la capacité à gérer les ressources en fonction des risques, ce qui a contribué à améliorer l'exécution du programme de surveillance de la réglementation.

Transports Canada participe régulièrement aux sondages des Associés de recherche EKOS inc. pour sonder l'opinion publique sur les voyages en avion. À l'issue des événements du 11 septembre 2001, la confiance du public se situait dans la fourchette de 45 %, essentiellement parce que le public assimilait la sûreté des voyages en avion à la sécurité aérienne. C'est pourquoi le sondage a été modifié pour établir une distinction entre les concepts de sécurité et de sûreté. Afin de garantir l'intégrité des données utilisées pour mesurer les progrès par rapport à la cible de confiance du public fixée dans *Vol 2005*, le taux de 60 % qui résulte du sondage de 2002 est utilisé comme taux de référence. Les résultats les plus récents du sondage incitent à penser que la confiance du public est en passe de se rétablir.

■ Pour plus de précisions sur *Aviation civile* — *Vol 2005*, visitez le site www.tc.gc.ca/CivilAviation/flight2005/tp13521/menu.htm.

Sécurité ferroviaire, Direction 2006

Direction 2006 a pour objectif de réduire de 50 % le nombre de collisions aux passages à niveau et les cas d'intrusion sur les emprises ferroviaires d'ici 2006. Le programme a atteint 57 % de sa cible en ce qui concerne les accidents aux passages à niveau, et 86 % en ce qui concerne les cas d'intrusion, en dépit de l'augmentation du nombre de titulaires d'un permis de conduire, du nombre de véhicules et de l'étalement des villes à travers tout le Canada. Il faut signaler que les cas d'intrusion englobent les suicides, dont on pense qu'ils représentent près de 50 % du chiffre total.

2. Initiatives stratégiques propres à chaque mode

Vision sécurité routière 2010

Le programme Vision sécurité routière 2010 a pour but de sensibiliser tous les intervenants du Canada aux questions de sécurité routière, de resserrer les communications et la collaboration entre les organismes de sécurité routière, d'accroître le niveau d'application des règlements et d'améliorer la qualité des données pour rendre les routes canadiennes les plus sûres du monde. Les interventions faites par Transports Canada, les gouvernements provinciaux et territoriaux ainsi que par d'autres intervenants des secteurs public et privé, ont rapproché le pays de cet objectif. Depuis 1996, le nombre de victimes de la route a reculé de 10 % et le nombre de blessés graves, de 16 %, en dépit d'une hausse régulière des usagers de la route. En outre, le pourcentage d'automobilistes mortellement blessés qui avaient consommé de l'alcool a régressé de 16 % en 2001 par rapport à la moyenne de 1990-1995. Le port de la ceinture de sécurité a été mesuré pour la première fois dans les collectivités rurales canadiennes de tout le pays en 2002, et le taux se situe aux alentours de 85 %.

En vertu du programme Vision 2010, Transports Canada et d'autres organismes gouvernementaux ont établi des partenariats avec les forces de police dans le cadre d'un projet pilote dont le but est d'aider la police à mieux cibler ses ressources sur les comportements à haut risque des usagers de la route. L'adoption de ce programme dans les plans d'activités de la GRC et d'autres forces de police provinciales et régionales n'est pas un mince exploit. En harmonisant plus étroitement les interventions avec les principales cibles fixées dans Vision 2010, les forces de police utiliseront leurs ressources à meilleur escient pour cibler les secteurs qui présentent le plus de risques pour les automobilistes.

Fidèle à l'objectif de l'initiative qui est de sensibiliser le public, Transports Canada a décidé de montrer l'exemple et d'établir des partenariats avec les principaux intervenants au sujet des initiatives comme le Programme canadien sur la protection des occupants 2010 et la Stratégie 2010 visant à réduire la conduite en état d'ivresse. Le Ministère participe également à des campagnes en vue de promouvoir le bon usage des dispositifs de retenue pour enfants, la sécurité des autobus scolaires, la sécurité aux carrefours, la sécurité des chemins ruraux, la sécurité des usagers de la route vulnérables, la sécurité des jeunes conducteurs/occupants et la sécurité des transporteurs routiers. En vertu du programme Vision 2010, Transports Canada participe à un projet pilote avec un certain nombre de provinces en vue de concevoir un système uniforme et plus détaillé de collecte de données électroniques sur les collisions de la route et de données connexes.

■ Pour plus de précisions sur le programme Vision 2010, visitez le site www.tc.gc.ca/securiteroutiere/vision/2010/menu.htm.

parties tierces (sociétés de classification des navires) pour le compte de Transports Canada, parallèlement à un programme de surveillance du rendement de ces tierces parties. Dix sept compagnies et 40 navires ont subi la certification réglementaire prescrite. Le Ministère a directement surveillé trois vérifications de compagnie à terre et six vérifications à bord. En outre, des rapports de vérification types ont été obtenus et analysés sous l'angle de leur contenu et de leur exhaustivité. Les compagnies qui n'affectent pas de navires aux échanges internationaux ne sont pas tenues de se conformer au règlement, mais sont incitées à le faire volontairement. À cette fin, un nombre important de compagnies de grande envergure se sont montrées à la hauteur de la tâche en veillant à maintenir la conformité et une culture de la sécurité.

Transports Canada a également adopté un programme parallèle de conformité en matière de gestion de la sécurité pour les petits navires à passagers, afin de refléter plus fidèlement les documents et les réalités de gestion des petites compagnies. En vertu de ce programme, les inspecteurs de la sécurité maritime vérifient directement le navire et l'organisme au lieu de recourir à un organisme délégataire.

En 2002, Transports Canada a étudié la possibilité d'élargir le rôle des systèmes de gestion de la sécurité aux navires qui ne se livrent qu'à des opérations de cabotage. Après avoir analysé l'expérience d'un certain nombre de pays étrangers en ce qui concerne les systèmes de gestion de la sécurité intérieurs, on a recommandé de songer à un programme élargi à deux niveaux, qui est actuellement examiné dans le cadre d'un examen de la réglementation à plus long terme visant la mise en œuvre de la *Loi sur la marine marchande du Canada de 2001*.

L'adoption de systèmes de gestion de la sécurité dans le secteur aéronautique est la clé de voûte qui permettra d'améliorer la sécurité et le rendement économique de l'industrie du transport aérien. Les objectifs sont d'établir par une gestion dynamique une plus grande responsabilité de l'industrie et d'inculquer une culture de la sécurité positive et uniforme dans toute l'industrie du transport aérien. Pour ce faire, on a recours à la réglementation des résultats en matière de sécurité, même si on laisse entre les mains de l'industrie les moyens d'atteindre ces résultats.

En novembre 2001, Transports Canada a lancé une importante initiative d'éducation sur les concepts et les principes des systèmes de gestion de la sécurité. Depuis cette date, près de 1 651 personnes (951 de l'extérieur et 682 à l'intérieur) ont suivi divers types de séances d'information. Par ailleurs, des avis de proposition de modification des SGS ont été conçus et ont fait l'objet de consultations par le biais du Conseil consultatif sur la réglementation aérienne canadienne. Les règles proposées sur les SGS sont actuellement entre les mains du ministère de la Justice, qui les soumet à un examen juridique, et elles devraient entrer en vigueur en avril 2004. Plusieurs compagnies aériennes ont décidé d'adopter volontairement des SGS. Ces compagnies ont déjà fait état de résultats fructueux, comme une sensibilisation accrue à la sécurité, sans compter qu'elles ont réalisé des économies financières.

En 1998, des systèmes de gestion de la sécurité ont été adoptés dans le monde entier pour pratiquement tous les navires-citernes, les vraquiers et les navires à passagers qui se livrent à des échanges commerciaux internationaux. Cela a été renforcé en 2002 par l'élargissement de ces systèmes à pratiquement tous les navires qui se livrent à des échanges internationaux. Au Canada, c'est le Règlement sur la gestion de la sécurité qui régit l'adoption de ces systèmes. Les vérifications et la certification prescrites par le règlement sont réalisées par un certain nombre de

des compagnies de chemin de fer. L'observance volontaire de la sécurité et des responsabilités internes dans le milieu opérations quotidiennes et assument un rôle plus important au chapitre de compagnies de chemin de fer s'efforcent de mieux intégrer la sécurité dans leurs compagnies ont subi des vérifications de leur SGSF, qui démontrent que les vérification cherchera à évaluer la mise en œuvre et l'efficacité de tels systèmes. Six l'existence de méthodes et de procédures de sécurité documentées, le programme de gestion de la sécurité de la compagnie. À mesure que les compagnies prouveront vérifications ont avant tout porté sur l'examen de la documentation des systèmes de les trois ans. À ce jour, 25 compagnies ont fait l'objet d'une vérification. Ces SGSF, lequel oblige les compagnies à se soumettre à une vérification au moins tous Transports Canada a solidement implanté son programme officiel de vérification des compétence fédérale doivent adopter et maintenir un SGSF. En 2002-2003, vigueur le 31 mars 2001, stipule que toutes les compagnies de chemin de fer de Le Règlement sur le système de gestion de la sécurité ferroviaire (SGSF), entre en

engagement.

L'élaboration de systèmes de gestion de la sécurité fait partie intégrante de cet que tous les Canadiens disposent d'un réseau de transport sûr et sécuritaire; encore qu'interdépendants, symbolisent l'engagement pris par le gouvernement pour d'une approche concertée face à la sécurité et à la sûreté. Ces éléments distincts, transport sûr et sécuritaire. Les stratégies décrites plus haut représentent les éléments La création d'une culture de la sécurité est indispensable pour bâtir un réseau de

Culture de la sécurité

www.tc.gc.ca/SecuriteMaritime/TP/tp13595/2001/menu.htm navires par l'État du port, visitez le site seulement 8 % en 2001. Pour d'autres précisions sur le Programme de contrôle des 2001 à 45 % en 2002, même si 9 % de ces navires ont été retenus en 2002, contre canadiens. Le pourcentage de navires atteints de déficiences a reculé de 53 % en contribué à améliorer la sécurité des navires étrangers qui entrent dans les ports programmes d'inspection spécialisées des vraquiers et des navires-citernes ont principales conventions maritimes internationales. L'amélioration du ciblage et les les navires battant pavillon étranger pour s'assurer qu'ils sont conformes aux matériels et le milieu marin contre les navires inférieurs aux normes en inspectant des ports canadiens. Le programme a pour but de protéger la vie humaine, les biens

possibles aux forces de police et aux organisations des secours en cas d'urgence. Ce guide reflète également les modifications et les ajouts qui ont été approuvés par le Comité d'experts de l'ONU sur le transport des marchandises dangereuses.

Grâce à sa participation aux travaux du Sous-comité d'experts de l'ONU sur le transport des marchandises dangereuses, le Canada a fait avancer les recherches sur les substances infectieuses. À la réunion du Comité de décembre 2000, le Canada a proposé que l'on révise les prescriptions relatives au transport de certaines substances infectieuses. Le comité a approuvé cette suggestion et de nouvelles prescriptions ont été adoptées grâce aux travaux entrepris à l'initiative du Canada. Cela a considérablement redoré le blason du Canada sur l'échiquier international.

De par sa participation aux initiatives ayant trait à l'ALENA, comme la Norme modèle nord-américaine sur le transport des marchandises dangereuses, le Canada a proposé l'établissement de normes modèles nord-américaines harmonisées au sujet des camions-citernes et des wagons-citernes. On est parvenu à une entente pour entreprendre des recherches à la fois sur la construction et l'utilisation des wagons-citernes et des camions-citernes, le Canada s'occupant des travaux sur les wagons-citernes. Ces travaux contribuent à prévenir les déversements accidentels de substances dangereuses.

Le Système général harmonisé (SGH) porte sur la classification des produits chimiques en fonction des dangers qu'ils représentent. Ces renseignements sont transmis par le biais des étiquettes et des fiches signalétiques. Transports Canada a beaucoup contribué à l'élaboration du SGH depuis 1998 et a été l'un des architectes de son intégration dans le réseau de transport. Le Conseil économique et social de l'ONU a officiellement adopté le SGH en décembre 2002.

En septembre 2002, les ministres responsables des transports et de la sécurité routière ont avalisé une proposition émanant du Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé (CCATM) visant à modifier la norme du Code canadien de sécurité (CCS) sur les heures de service des conducteurs de véhicules commerciaux. Les modifications de la norme du Code canadien de sécurité régissant les conducteurs de camions et d'autocars ont été proposées pour refléter les recherches récentes et simplifier le régime. Transports Canada a présidé le groupe de travail qui a conçu la norme révisée, dont on a recommandé qu'elle serve de fondement aux modifications qui seront apportées aux règlements fédéraux, provinciaux et territoriaux. Les modifications que l'on se propose d'apporter au Règlement fédéral sur les heures de service ont été publiées dans la partie I de la *Gazette du Canada* le 15 février 2003. Des rajustements techniques seront apportés à l'issue de l'analyse des commentaires avec le concours des gouvernements provinciaux et territoriaux, l'entrée en vigueur étant prévue en 2004.

En vertu du Programme de contrôle des navires par l'État du port, Transports Canada a inspecté 1 159 navires en 2002, soit près de 30 % des navires qui font escale dans

même coup la sécurité des automobilistes. C'est au Québec que l'on trouve un exemple des effets que les recherches ont eus sur la réglementation, car cette province a décidé d'adopter de nouveaux règlements qui obligent les autobus scolaires à être équipés d'un système d'avertissement pré-arrêt à quatre feux à compter de septembre 2004.

Consultations

La sécurité et la sûreté des transports sont une responsabilité partagée qui requiert la collaboration et l'adhésion de tous les intervenants. L'un des grands faits nouveaux des dix dernières années a été le resserrément des rapports que Transports Canada entretenait avec ses partenaires des gouvernements provinciaux, territoriaux et municipaux, les entités qu'il réglemente et le public canadien.

Une récente évaluation des instruments de consultation extérieurs au sein du Ministère a révélé l'appui vigoureux et le niveau de satisfaction des intervenants. Les recommandations du présent rapport faciliteront la conception soutenue d'outils et d'instruments qui permettront à Transports Canada de rester sensible aux intérêts du grand public.


Le 1^{er} avril 2003, les nouvelles règles sur les heures de travail et de repos des cheminots sont entrées en vigueur. Ces règles sont détaillées et exécutoires, et elles permettent aux compagnies de chemin de fer de mieux gérer les facteurs de fatigue dans leurs opérations. L'Association des chemins de fer du Canada et ses membres, de concert avec les syndicats de cheminots, a conçu ces règles; Transports Canada les a alors revues et a tenu des consultations avec l'industrie et des experts en gestion de la fatigue. L'élaboration de plans de gestion de la fatigue par les compagnies de chemin de fer et leurs employés devrait atténuer la fatigue et promouvoir la sécurité.

Harmonisation

L'harmonisation des normes de sécurité avec celles en vigueur à l'échelle nationale et internationale ne renforce pas seulement notre capacité à améliorer la sécurité et la sûreté, mais répond également aux prescriptions d'efficacité d'une économie mondialisée.

Transports Canada publie tous les quatre ans le *Guide des mesures d'urgence*. Ce guide existe en anglais, en français et en espagnol, et il est distribué aux organismes d'intervention d'urgence du Canada, des États-Unis et du Mexique. En 2002, on s'est efforcé d'aider d'autres pays à traduire ce guide à l'intention de leurs organismes d'intervention d'urgence. À ce jour, le guide a été traduit en hébreu, turc, russe, polonais, coréen, japonais, hongrois, néerlandais, allemand et chinois, et il sortira bientôt en italien. Ce guide sera publié à nouveau en 2004 et, à cette fin, on a entrepris de le réviser au début de 2002 afin de fournir les meilleurs renseignements

- a adopté un programme de formation au sujet des inspections des petits navires à passagers afin d'inculquer une culture de la sécurité plus puissante au sein du milieu maritime canadien;
- a resserré la qualité des inspections de manière à pouvoir déceler, rendre compte et remédier rapidement aux déficiences et aux lacunes.

 Vous trouverez d'autres précisions sur les petits navires commerciaux à l'adresse www.tc.gc.ca/securitemaritime/NCE/Petits-navires-commerciaux/menu.htm.

L'amélioration de la sécurité aux passages à niveau rail-route et le long des emprises ferroviaires reste l'une des grandes priorités de Transports Canada et des compagnies de chemin de fer canadiennes. Les cas d'intrusion et les accidents aux passages à niveau représentent 95 % de toutes les victimes des accidents de chemin de fer et continuent de faire planer de graves menaces sur la sécurité à la fois pour les compagnies de chemin de fer et la collectivité. Le Règlement sur les passages à niveau et le Règlement sur la réglementation d'accès sont en cours d'élaboration afin d'établir des normes de sécurité plus modernes, de fournir des directives claires et d'assurer l'uniformité dans la construction et l'entretien des passages à niveau et la réglementation d'accès aux lignes de chemin de fer. La publication des règlements dans la partie I de la *Gazette du Canada* a dû être différée pour que les intervenants comprennent mieux les prescriptions des projets de règlement et les coûts qui s'y rattachent.

Une version en langage clair du *Règlement sur le transport des marchandises dangereuses* est entrée en vigueur le 15 août 2002. Cette nouvelle version clarifie, simplifie et modernise le règlement d'origine, dont le but est de promouvoir la sécurité publique; elle expose les prescriptions relatives aux essais, à la classification, à l'étiquetage, à l'endiguement, à la formation, à la planification des interventions d'urgence et à la documentation des marchandises dangereuses.

La nouvelle *Loi sur le Tribunal d'appel des transports du Canada* a été adoptée le 30 juin 2003. Le tribunal est à l'image du Tribunal de l'aviation civile qu'il remplace et il procurera aux secteurs du transport maritime et ferroviaire les mêmes droits d'audience en révision et en appel sur les décisions d'application dont jouissait déjà le secteur du transport aérien.

Le Centre de développement des transports (CDP) de Transports Canada, qui appuie la réforme de la réglementation et l'élaboration de nouvelles normes grâce à toute une diversité d'initiatives de recherche, a élaboré un projet de norme nationale de rendement pour les feux de signalisation DFL aux passages à niveau. Ce nouveau type de feu s'est révélé supérieur aux ampoules incandescentes traditionnelles, en plus de rendre les feux de signalisation ferroviaire conformes aux spécifications des feux de circulation grands-angulaires à grande vitesse en vigueur en Amérique du Nord et en Europe. Cela permet de relever la barre des spécifications sur la puissance lumineuse des feux de signalisation des passages à niveau, augmentant du

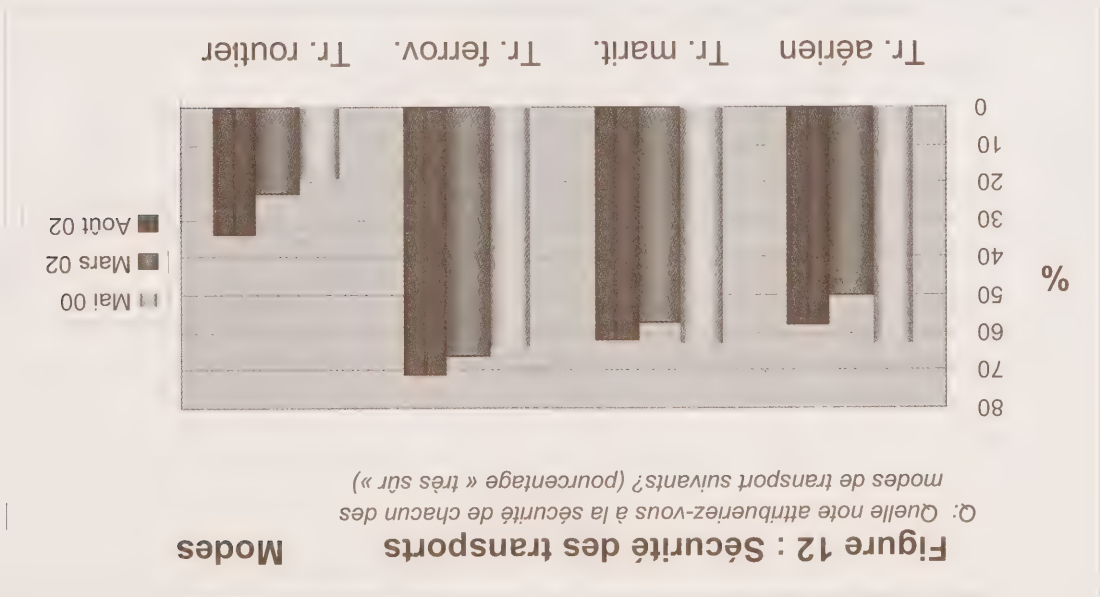
Le Ministère a fait avancer le programme de réglementation et de sécurité des petits navires à passagers grâce au Projet de réforme de la réglementation sur la sécurité maritime dont l'objectif est de promouvoir un réseau de transport maritime sûr et sécuritaire grâce au regroupement et à la modernisation des règlements en vigueur. À cette fin, le Ministère :

- a entrepris un examen des règlements et des normes régissant les petits navires à passagers afin de résoudre des questions comme l'intégrité de l'étanchéité à l'eau, l'imperméabilité et l'envahissement par le haut;
- a modifié le Règlement sur les petits bâtiments et le Règlement sur l'équipement de sauvetage pour que tous les passagers reçoivent des consignes de sécurité avant le départ de n'importe quel endroit au Canada;
- a modifié le Règlement sur l'équipement de sauvetage pour tous les navires d'une longueur inférieure à 25 mètres, pour que les embarcations de sauvetage, s'il y en a à bord, puissent flotter librement en cas de naufrage;

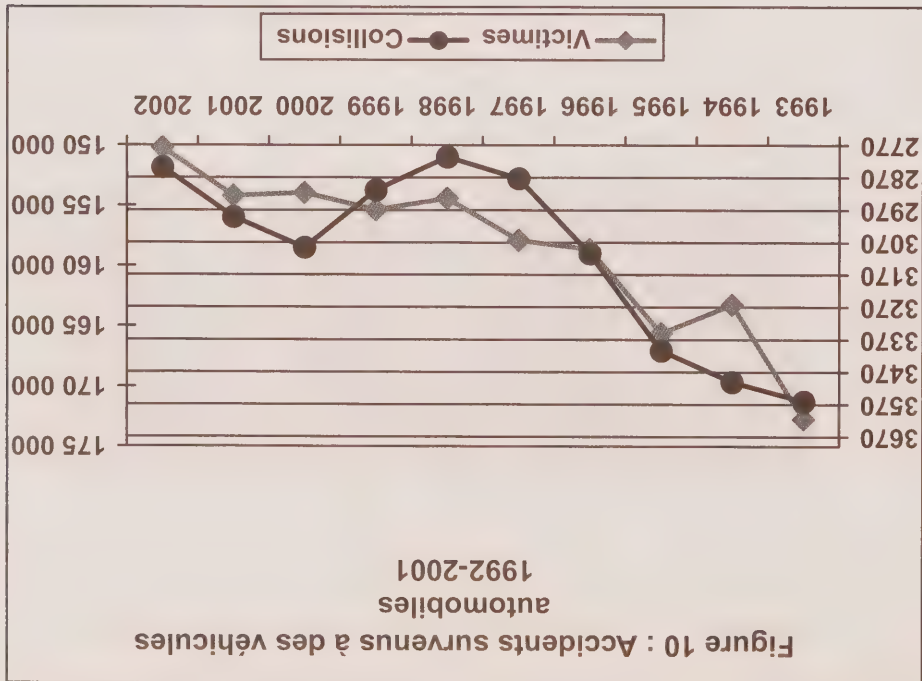
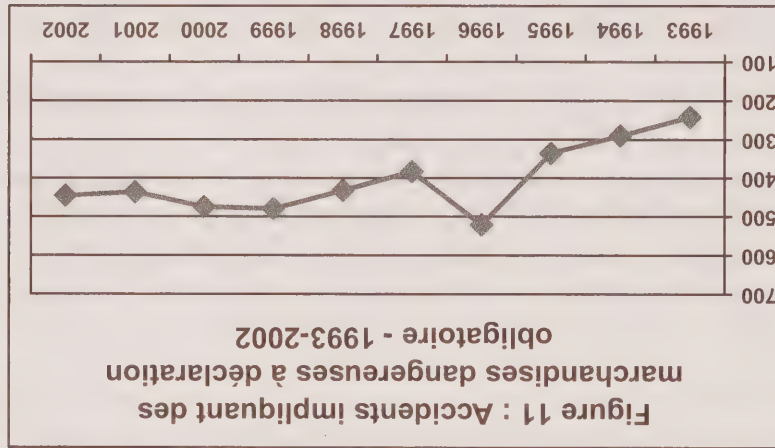
Réforme de la législation et de la réglementation

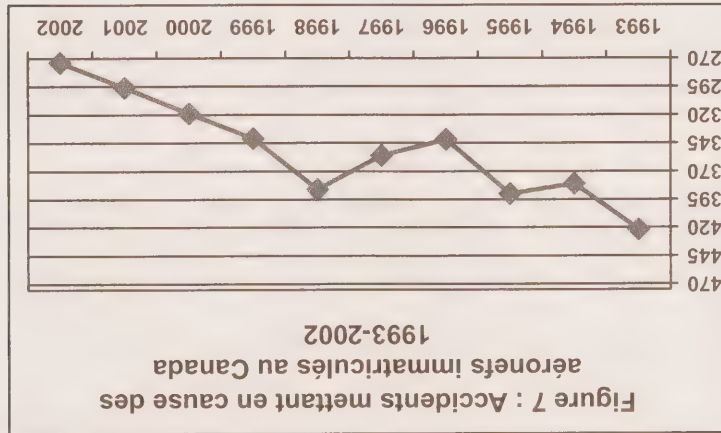
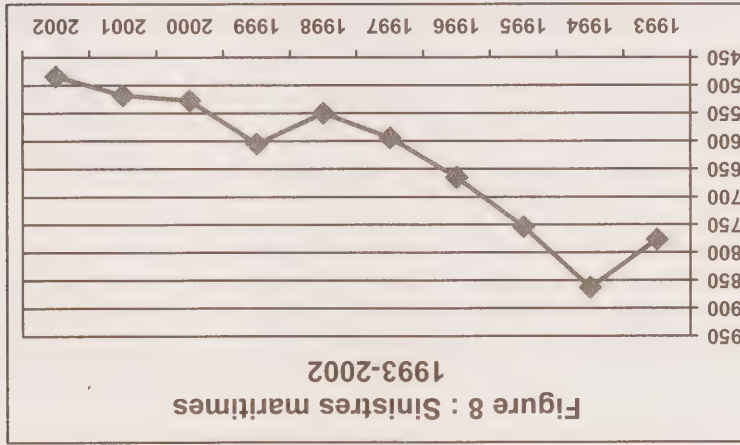
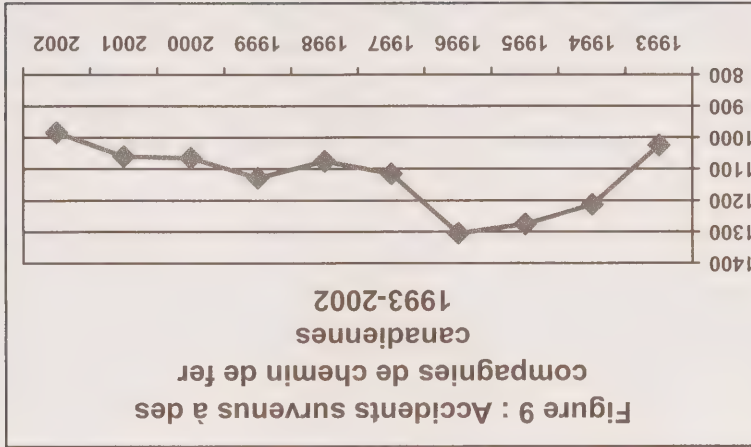
Les méthodes classiques de réglementation et d'application de la loi sont en passe d'évoluer vers une approche de sécurité et de sûreté davantage axée sur le rendement. Cette approche reconnaît que les fournisseurs de services de transport sont avant tout responsables de la mise en œuvre quotidienne des mesures de sécurité et doivent démontrer qu'ils ont atteint le niveau de sécurité voulu. Transports Canada entend faire un plus grand usage de tout l'éventail des instruments de conformité et d'application des règlements qui lui sont accessibles afin de promouvoir des pratiques sûres et de réduire les risques.

1. Réglementation intelligente



En 2002, un sondage réalisé par les Associés de recherche EKOS Inc. a confirmé que la grande majorité des Canadiens ont une grande confiance dans la sécurité des transports. Les données de ce sondage sont illustrées à la figure 12, qui traite de trois points du sondage dans le temps. Ces données révèlent que la confiance du public dans la sécurité des transports a pratiquement retrouvé ou même dépassé les niveaux antérieurs au 11 septembre 2001 dans tous les moyens de transport.





transport depuis dix ans.

Les figures 7 à 11 illustrent la dynamique des accidents dans tous les moyens de

- kilomètres.
- collisions qui n'ont fait que des dégâts matériels. Taux par tranche de 100 millions de véhicules-
4. Les accidents de la route désignent les collisions qui ont fait des victimes, ce qui exclut les
3. Compagnies de chemin de fer de compétence fédérale. Taux par million de trains-milles.
2. D'après 1 000 voyages de navires commerciaux.
- 9 de moyenne quinquennale).
1. Taux d'accidents par tranche de 100 000 heures de vol (uniquement les aéronefs immatriculés au Canada). Ces statistiques diffèrent de celles du Rapport annuel (7,3 pour 2002, 8,2 pour 2001 et
- dispose).
- Les données sur le transport routier se rapportent à 2001 (statistiques les plus récentes dont on

ferroviaire.

Données jusqu'au 17 juin 2003 pour le transport aérien, le transport maritime et le transport

Source : Bureau de la sécurité des transports, Transports Canada et Statistique Canada.

	Moyenne quinquennale	2001	2002
Transport ¹ aérien	7,3	8,8	7,7
Transport ² maritime	3,7	2,8	3,0
Transport ³ ferroviaire	12,2	11,8	11,0
Transport ⁴ routier	s. o.	s. o.	s. o.
TMD	s. o.	s. o.	s. o.

Taux d'accidents des transports par mode

- transportées en vrac à bord des navires ou par pipeline.
5. (TMD) Le transport des marchandises dangereuses n'englobe pas les marchandises dangereuses
- ne font que des dégâts matériels.
4. Les accidents routiers désignent les collisions qui font des victimes, à l'exception de celles qui
- compétence fédérale.
3. Les données sur le transport ferroviaire reposent sur les compagnies de chemin de fer de
- accidents survenus à des navires battant pavillon étranger dans les eaux canadiennes.
- accidents survenus à bord des navires. Les données sur le transport maritime englobent les
2. Les statistiques sur le transport maritime désignent le total des accidents de navigation et des
1. Aéronefs immatriculés au Canada, en dehors des ultralégers.

dispose) et la moyenne quinquennale concerne 1997-2001.

Les données sur le transport routier se rapportent à 2001 (statistiques les plus récentes dont on

ferroviaire.

Données jusqu'au 17 juin 2003 pour le transport aérien, le transport maritime et le transport

Source : Bureau de la sécurité des transports, Transports Canada et Statistique Canada.

	Moyenne quinquennale	2001	2002
Victimes	47	60	70
Accidents	274	296	484
Transport ¹ aérien	340	518	559
Transport ² maritime	1 089	1 060	984
Transport ³ ferroviaire	154 060	151 835	154 060
Transport ⁴ routier	441	436	445
TMD ⁵	2	0	1

Accidents des transports et victimes par mode

3.4.4 Sécurité et sûreté

La sécurité et la sûreté du réseau de transport du Canada ont continué de s'améliorer en 2002, comme en témoignent la baisse du nombre d'accidents dans tous les modes de transport ainsi que les mesures de sûreté prises depuis les attaques terroristes du 11 septembre 2001. La confiance du public dans la sécurité et la sûreté du réseau de transport est proche de son niveau élevé d'avant le 11 septembre 2001.

Le Canada possède l'un des réseaux de transport les plus sûrs et les plus sécuritaires du monde, et Transports Canada poursuit ses efforts en vue de continuer à l'améliorer grâce à ses politiques et règlements. Comme en témoignent les deux tableaux qui suivent, l'amélioration constante de la sécurité des transports se reflète dans la tendance baissière du nombre d'accidents dans chacun des principaux moyens de transport. Des chercheurs records ont été enregistrés dans les domaines du transport aérien et maritime (les plus basses statistiques annuelles en 25 ans) et sur la route (le moins grand nombre de collisions ayant fait des victimes en plus de 50 ans). Pour ce qui est du transport ferroviaire, les accidents déclarés ont poursuivi leur tendance baissière quinquennale.

Exprimés sous forme de statistiques, les accidents sont des indicateurs de rendement du réseau de transport en matière de sécurité et ils aident à cristalliser les efforts sur les initiatives et les activités qui auront le maximum de retombées pour la sécurité. Étant donné que la source principale de ces statistiques est le Bureau de la sécurité des transports, on peut faire entière confiance à la qualité des données sur le rendement.

En 2002-2003, Transports Canada a dressé un inventaire des émissaires d'eaux pluviales, des canalisations et des drains qui se déversent dans le port de Victoria (Colombie-Britannique). Les recherches préliminaires, qui comportaient l'examen des données analytiques existantes recueillies par d'autres juridictions, ont démontré que les émissaires d'eaux pluviales, les canalisations et les drains sont l'une des principales sources de contamination du milieu portuaire. Afin d'améliorer la qualité de l'eau du port, le Ministère a examiné les déversements d'effluents éventuels résultant des activités d'exploitation du port. C'est ainsi que les déversements d'eaux usées des navires et des maisons flottantes ont été expressément interdits en vertu des pratiques et des procédures de Transports Canada relatives au port de Victoria.

7. Promouvoir un réseau de transport efficace

Transports Canada a lancé des initiatives pour relever le défi qui consiste à améliorer l'efficacité des transports dans tous les modes, réduire les embouteillages, la consommation d'énergie et les coûts. La phase 1 d'une étude visant à fournir une évaluation critique des limites et des lacunes qui entravent l'intégration modale et la compétitivité des réseaux de transport canadiens dans le contexte nord-américain est aujourd'hui terminée et a été évaluée en 2002.

■ Pour d'autres précisions sur les transports et l'environnement, nous vous renvoyons au chapitre 5 de notre rapport annuel, *Les transports au Canada 2002*, ou vous invitons à visiter le site Web à l'adresse www.tc.gc.ca/pol/fr/anre/rapport_annuel_sur_les_transports.htm.

rare problèmes.

prélèves dans les émissaires de secteurs industriels ont révélé l'existence de très d'eaux pluviales qui ne suscitent aucune préoccupation. Des échantillons de qualité l'existence d'émissaires additionnels : la majorité d'entre eux sont des émissaires municipaux. En guise de première mesure, les visites sur place ont confirmé qui courent plus de risques de non-conformité en raison d'émissaires industriels ou 2003, d'autres travaux ont été entrepris pour valider cet inventaire dans certains sites d'y rejeter les eaux usées, les eaux pluviales ou l'eau de refroidissement. En 2002-1 500. Les émissaires sont des ouvrages qui se déversent dans une nappe d'eau afin émissaires et d'autres éventuelles sources de contamination et en a recensé plus de En ce qui concerne les ports publics, Transports Canada a dressé un inventaire des rejet des eaux de ballast des navires.

ports et les plages, et à prévenir l'introduction d'espèces aquatiques étrangères par le déversement des effluents et des déchets qui contaminent les rivières, les lacs, les Un autre défi important qui se pose au Ministère consiste à contrôler ou à prévenir le

6. Réduire la pollution de l'eau

site www.tc.gc.ca/programmes/environnement/transporturbain/menu.htm. plus de précisions sur le programme de démonstration, nous vous invitons à visiter le qui ont trait au transport durable dans le cadre de son réseau d'information. ☐ Pour à l'automne 2003. Le programme parraîne également des activités d'apprentissage les transports urbains durables. L'annonce des lauréats du programme devrait se faire préparer et à présenter une proposition détaillée de mise en œuvre de stratégies sur En 2002, le programme a versé 420 000 \$ à 15 finalistes sélectionnés pour les aider à émissions de GES et de réaliser des avantages connexes grâce aux transports urbains. démontrer, d'évaluer et de promouvoir des stratégies fructueuses de réduction des Ce programme financera au moins quatre projets de démonstration dont le but est de des plans et des pratiques de transport et d'affectation des sols plus éconergiques. 40 millions \$ dont le but est d'encourager les municipalités canadiennes à adopter Le Programme de démonstration en transport urbain est un programme de

www.tc.gc.ca/programmes/environnement/transportmarchandises/menu.htm. ☐ Pour plus de précisions sur cette Initiative, visitez le site été retenus pour des démonstrations, dont la valeur totale s'élève à 510 000 \$. l'environnement. En 2002, six projets de technologies et de pratiques optimales ont sensibilisation des exploitants d'entreprises de transport des marchandises à gouvernement fédéral et les associations industrielles modales; et la formation et la marchandises; les ententes volontaires sur le rendement signées entre le Elle comporte trois volets : le Programme de démonstration du transport durable des émissions de gaz à effet de serre (GES) attribuables au transport des marchandises. est une initiative de 14 millions \$ dont l'objectif est de réduire l'augmentation des L'Initiative en matière d'efficacité et de technologies du transport des marchandises

5. Réduire les émissions atmosphériques

Un important défi consiste à contrôler ou à prévenir la pollution atmosphérique et d'autres émissions atmosphériques dues aux transports, comme les émissions de gaz à effet de serre, les oxydes d'azote, les composés organiques volatils et les particules atmosphériques. Dans son Plan d'action 2000 sur le changement climatique, le Canada s'est engagé à entreprendre un certain nombre d'activités qui auront pour effet de réduire les émissions de GES de 65 mégatonnes par an au cours de la période d'engagement du Protocole de Kyoto (soit entre 2008 et 2012). Cela représente près du tiers de la cible du Protocole de Kyoto. Le volet transports du plan d'action porte sur cinq secteurs : les transports urbains; la consommation de carburant des véhicules neufs; la production d'éthanol; les infrastructures de ravitaillement des véhicules à pile à combustible et le transport des marchandises. Transports Canada est le responsable des initiatives sur les transports urbains et le transport des marchandises, et il participe activement à l'initiative sur la consommation de carburant des véhicules neufs. Pour en savoir plus long sur le Plan d'action 2000, visitez le site http://www.climatechange.gc.ca/french/whats_new/action_plan.shtml.

L'an dernier, Transports Canada a contribué à l'analyse de fond et à la préparation du *Plan d'action du gouvernement du Canada sur le changement climatique*, publié en novembre 2002. Ce plan fait état des mesures propres à Transports Canada qui concernent le transport des marchandises, les transports en commun et les transports intermodaux. Pour évaluer et mieux comprendre les incidences des changements climatiques sur les transports au Canada, le Ministère a contribué au rapport intitulé *Impacts et adaptation liés au changement climatique : perspective canadienne*, organisé l'atelier national sur les impacts des changements climatiques sur les transports et a contribué à l'élaboration du plan de mise en œuvre du Cadre national d'adaptation. Pour en savoir plus long sur les initiatives de Transports Canada dans le domaine du changement climatique, visitez le site www.tc.gc.ca/programmes/environnement/changementclimatique/menu.htm.

Le troisième Sommet sur le smog, qui s'est tenu en 2002, a été marqué par la signature de la Déclaration intergouvernementale 2002 de Toronto sur l'air pur, laquelle contient des appendices qui énumèrent les nouveaux engagements pris par chaque ordre de gouvernement. Transports Canada, aux côtés d'autres ministères fédéraux, a pris part à la préparation des volets fédéraux du Sommet, en annonçant deux nouveaux engagements qui concernent le projet pilote sur les cartes de transport en commun des fonctionnaires du gouvernement canadien et les études sur les transports en commun. Pour en savoir plus long sur les études sur le transport en commun, visitez le site www.tc.gc.ca/programmes/environnement/transpourturbain/etudesstransit/menu.htm.

Transports Canada s'est fixé une cible pour son parc de véhicules : 50 % des véhicules achetés entre 2001 et 2003 doivent être des véhicules peu polluants. Depuis 2001, 38 % des véhicules achetés par Transports Canada sont des véhicules peu polluants, ce qui comprend des véhicules hybrides, des véhicules convertis au gaz naturel et des véhicules roulant avec un mélange d'essence et d'éthanol.

Transports Canada a pris l'engagement de gérer ses sites contaminés de manière responsable. Grâce à son programme de gestion des sites contaminés, tous les sites contaminés du Ministère sont recensés, classés, gérés et enregistrés de manière uniforme. En 2002-2003, Transports Canada a recensé 474 sites susceptibles d'être contaminés dont 447 ont été évalués et 27 sont soupçonnés d'être contaminés. Ces sites se trouvent dans des installations qui constituent une responsabilité ou une éventualité pour Transports Canada, y compris les sites dans les installations cédées. À la fin de 2002-2003, 343 sites avaient été classés conformément au Système national de classification du Conseil canadien des ministères de l'environnement. Il convient de souligner que, des 474 sites susceptibles d'être contaminés, on a classé ceux pour lesquels la classification était jugée nécessaire.

En 2002-2003, Transports Canada a achevé les travaux d'assainissement de 27 sites de navigation aérienne. Le coût des travaux, y compris les dépenses effectuées avant et durant 2002-2003, s'est élevé à 834 000 \$. Ces sites sont occupés par NAV CANADA et ont été loués à cette société dans le cadre de la privatisation du système de navigation aérienne en 1996. Conformément à l'entente de cession, Transports Canada est responsable de la contamination survenue avant la cession.

L'an dernier, Transports Canada a procédé à 174 évaluations environnementales conformément à la *Loi canadienne sur l'évaluation environnementale* (LCEE). Ces évaluations mesurent les incidences possibles sur l'environnement d'un projet et déterminent les mesures qui permettront d'atténuer ou d'éliminer les effets néfastes significatifs, avant que l'on donne le feu vert à un projet. Aucune évaluation environnementale n'a été nécessaire en 2002 dans le cadre des accords sur les revendications territoriales dans le Grand Nord.

Conformément à la contribution de Transports Canada à l'examen quinquennal de la LCEE, le Ministère a collaboré de très près avec l'Agence canadienne d'évaluation environnementale afin de combler les lacunes dans l'application de la loi aux administrations portuaires canadiennes et aux administrations aéroportuaires. Les modifications proposées à la loi, qui ont été analysées par le Comité permanent de l'environnement et du développement durable en décembre 2002, ont reçu la sanction royale en juin 2003 et devraient entrer en vigueur en 2003-2004.

■ Pour plus de précisions sur la protection de l'environnement, visitez le site

www.tc.gc.ca/programmes/Environnement/protectiondel'environnement/menu.htm


Transports Canada collabore également de près avec Ressources naturelles Canada à la création d'un programme de véhicules écologiques, dans le cadre duquel d'importants progrès ont été réalisés dans les domaines suivants :

- établissement des fondations pour la création d'un concept de véhicule écologique, et détermination des meilleurs véhicules « écologiques » en vente au Canada;
- fourniture de renseignements pour étoffer les connaissances et promouvoir les changements d'attitude en ce qui concerne l'entretien des véhicules et les habitudes de conduite;
- conception de campagnes en vue de réduire les émissions de gaz à effet de serre (p. ex. campagne contre l'habitude qui consiste à laisser tourner le moteur au ralenti, campagne sur la pression des pneus);
- construction d'un site Web qui reliera les données sur les transports émanant de divers intervenants au Canada.

Au cours des recherches préliminaires sur le concept de véhicule écologique, on a établi qu'il fallait plus de données sur les émissions. Cela a entraîné un retard dans l'évolution du concept de véhicule écologique. Transports Canada collabore à la fois avec Ressources naturelles Canada et Environnement Canada pour tenter de régler cette question.

L'an dernier, le Centre de développement des transports du Ministère a poursuivi ses activités de recherche et développement (R et D) en vue de promouvoir un réseau de transport durable qui soit accessible, rentable et écologiquement durable. On trouvera des renseignements sur les projets de R et D à l'adresse www.tc.gc.ca/cdt/menu.htm

4. Améliorer la gestion de l'environnement en ce qui concerne les activités et les terres de Transports Canada

Un des défis qui se posent à Transport Canada consiste à améliorer les propres pratiques environnementales du Ministère et à prendre des mesures afin d'atténuer les impacts de ses activités sur l'environnement. C'est à cette fin que le Système de gestion de l'environnement (SGE) gère les activités environnementales sur les sites qui appartiennent ou sont exploités par Transports Canada. En 2002-2003, le manuel SGE du Ministère a été actualisé et réécrit pour être accessible sur le Web de sorte que les employés peuvent aujourd'hui visionner le document sur Internet et avoir accès aux données d'actualité les plus récentes. Ce manuel révisé délimite clairement les rôles et les responsabilités des employés de Transports Canada et il sert d'outil de référence aux régions du Ministère tandis que celles-ci s'emploient à actualiser leurs propres documents régionaux sur le SGE.  Pour d'autres précisions sur le SGE, nous vous renvoyons au rapport annuel à l'adresse www.tc.gc.ca/programmes/environnement/sge/menu.htm.

2. Concevoir des outils pour prendre des décisions plus avisées

L'Évaluation environnementale stratégique (EES) est un processus systématique d'évaluation environnementale pour les politiques, plans ou programmes proposés, dont le but est de permettre au Ministère de prendre des décisions plus avisées qui reflètent fidèlement les objectifs de la durabilité de l'environnement et des transports. Depuis que la politique d'EES a été approuvée en mars 2001, Transports Canada a organisé cinq séances de formation auxquelles ont participé une centaine d'employés, ce qui a eu pour effet de les sensibiliser à la politique et d'améliorer leur capacité à mener les évaluations. ☐ Vous trouverez d'autres précisions à l'adresse www.tc.gc.ca/programmes/environnement/evaluationenvironnementale/menu.htm.

Avec le concours de plusieurs autres ministères fédéraux, Transports Canada a parrainé les efforts du Centre pour un transport durable afin d'établir un ensemble initial d'indicateurs qui pourront servir à évaluer les progrès réalisés en matière de transport durable au Canada. Un rapport final sur les *Indicateurs de rendement des transports durables* a été préparé et publié en décembre 2002. Ce rapport est un premier pas dans la tâche difficile qui consiste à mesurer la durabilité, et d'autres travaux seront nécessaires. ☐ Vous trouverez d'autres précisions sur le projet des indicateurs à l'adresse www.cstcd.org/CSTprojet/sauccourant.htm.

3. Promouvoir l'adoption de technologies de transport durable

Grâce à un programme de véhicules à technologies de pointe (VHT), Transports Canada a favorisé l'introduction et l'utilisation des véhicules à technologies de pointe et sensibilisé le public aux VHT par des inspections, des essais de véhicules et des campagnes de sensibilisation. En 2002-2003, le Ministère a testé 65 véhicules VHT, procédé à 91 évaluations de véhicules et organisé 41 séances de sensibilisation du public. On estime qu'à la fin de l'exercice financier, 3,8 millions de Canadiens avaient été sensibilisés aux VHT grâce à un programme exhaustif d'articles publiés dans les médias imprimés, d'émissions à la télévision, à la radio, sur Internet et à d'importantes activités comme des salons de l'auto, des conférences et d'autres fonctions publiques.

Le Programme de véhicules à technologies de pointe collabore avec les constructeurs de véhicules neufs à technologies de pointe à la détermination des prescriptions de certification qui entravent l'accès de ces véhicules au marché canadien et s'efforce de déterminer si ces prescriptions peuvent être modifiées de manière à ne pas compromettre la sécurité. On s'attend à ce que, grâce à ce programme, un certain nombre de nouveaux modèles de voitures extrêmement efficaces sur le plan de la consommation en carburant soient bientôt mis en vente sur le marché canadien. ☐ Visitez le site Web sur les VHT à l'adresse www.tc.gc.ca/securiteroutiere/vppgm/menu.htm.

connaissance des municipalités de tout le Canada de même que de l'industrie des transports. On espère que cette étude révélera que l'utilisation de FPD peut aboutir à une réduction d'au moins 50 % des émissions de particules, de HC et de CO dans le cadre de tous les essais.

- Le projet national des Champions de l'air pur vise à réduire la pollution atmosphérique grâce à des présentations faisant la promotion des transports actifs et des transports en commun par les athlètes participants. À ce jour, plus de 1 500 éducateurs et 45 000 jeunes ont reçu des pochettes d'éducation par le courrier.

☞ Pour de plus amples informations sur le programme SRSTD, visitez l'adresse www.tc.gc.ca/programmes/environnement/srtd/menu.htm.

En 2002, Transports Canada a publié un guide intitulé *Options pour les navetteurs : Guide complet à l'intention des employeurs canadiens*. Ce guide contient une mine d'informations et d'exemples émanant de tout le Canada dont le but est d'aider les employeurs canadiens à concevoir des programmes de gestion de la demande en transport. ☞ Vous trouverez d'autres précisions à ce sujet à l'adresse www.tc.gc.ca/programmes/environnement/navetteur/menu.htm.


En juin 2002, Transports Canada, Environnement Canada, le Conseil du Trésor du Canada et Ressources naturelles Canada ont annoncé le lancement d'un projet pilote d'un an pour permettre aux employés du gouvernement du Canada qui travaillent dans quatre ministères de la Région de la capitale nationale d'acheter une carte de transport en commun annuelle au moyen de retenues à la source. Ce projet devrait inciter les fonctionnaires fédéraux à participer à la stratégie du gouvernement visant à réduire les émissions de gaz à effet de serre et d'autres polluants atmosphériques. À ce jour, près de 422 employés de Transports Canada se sont prévalus de ce programme.


Autres progrès réalisés par le Ministère :

- Conçu avec la collaboration de la Fédération canadienne des municipalités, de Santé Canada et d'Environnement Canada, *En marche sans moteur : Guide pour la communauté du transport actif* est un guide sur la mise en œuvre et la promotion des transports actifs, comme la marche, la bicyclette et le patin à roues alignées, dans les collectivités canadiennes.
- Le Ministère a sensibilisé ses employés aux transports durables grâce à des ateliers, des cours, des séances d'information, des bulletins, des kiosques et des activités, comme la Semaine de l'environnement.

gouvernement sur le changement climatique. Compte tenu de la nouvelle importance attachée aux questions environnementales dans les futures politiques de transport du Canada, le gouvernement a introduit des modifications législatives afin d'enrichir son engagement envers la responsabilité environnementale dans la Politique nationale des transports qui est exposée dans la *Loi sur les transports au Canada*.

Le Ministère s'occupe aujourd'hui d'actualiser sa SDD pour la présenter au Parlement d'ici décembre 2003. Dans le cadre de ce processus, il a révisé le cadre de gestion de la Stratégie 2001-2003 pour déterminer dans quelle mesure les buts, les objectifs et les cibles ont été atteints. Cet examen a révélé que près de 80 % des engagements de la SDD et plus de 70 % des cibles avaient été atteints ou suivaient leur trajectoire.

 Pour d'autres précisions sur la réalisation des engagements, des objectifs et des cibles de la SDD, nous vous invitons à visiter le site www.tc.gc.ca/programmes/environnement/dd/menu.htm.

 Vous trouverez l'Examen de gestion de la Stratégie de développement durable 2001-2003 de Transports Canada à l'adresse www.tc.gc.ca/programmes/environnement/dd/sommaire03/menu.htm

On trouvera ci-après un aperçu des principaux résultats environnementaux atteints par Transports Canada, structurés selon les défis énoncés dans la SDD 2001-2003. Les résultats dont il est fait état n'appartiennent pas tous aux cibles de la SDD, mais ils sont mentionnés car ils contribuent à la vision des transports durables de Transports Canada.

1. Améliorer l'éducation et la sensibilisation au transport durable

Pour que les Canadiens opèrent des choix de transport écologiquement plus durables (p. ex. transport actif, transports en commun, covoiturage), ils doivent commencer par prendre conscience des défis que les transports présentent pour l'environnement et des moyens d'y remédier. La SDD englobe le programme Sur la route du transport durable (SRTD), qui est une initiative ministérielle essentielle visant à sensibiliser les gens à la question des transports durables. En octobre 2002, Transports Canada a annoncé le déblocage de 355 000 \$ pour la réalisation de 13 projets de transport durable dans le cadre du programme SRTD.

On trouvera ci-après une description de certains des résultats atteints dans le cadre des projets SRTD, en particulier ceux qui ont un rapport avec la sensibilisation accrue, les changements d'attitude et les répercussions sur l'environnement :

- Un projet expérimental mené par la Alberta Clean Air Strategic Alliance en vue d'évaluer l'efficacité des filtres à particules diesel (FPD) durant les mois d'hiver au Canada se déroulera à bord de deux autobus remis en état à Edmonton entre janvier 2003 et février 2004. Les résultats de ce projet seront portés à la

3.4.3 Protection de l'environnement

En raison de l'importance vitale que revêtent les transports, il nous faut des politiques qui tiennent compte des objectifs d'efficacité économique, de sécurité, de sûreté et de responsabilité environnementale. Les impacts des transports sur l'environnement peuvent être lourds de conséquences sur la santé publique et la qualité de vie.

Les Canadiens savent depuis longtemps qu'un excellent réseau de transport revêt une importance cruciale pour le bien-être de la société et de l'économie. La difficulté consiste à concilier ce besoin avec les répercussions des activités de transport sur l'environnement, comme les émissions de gaz à effet de serre (GES) et la disparition de terres agricoles et d'habitats fauniques. Tandis que l'économie et la population du Canada croissent, il en va de même de la demande de transport, ce qui multiplie les risques d'impacts sur l'environnement.

Pour promouvoir un réseau de transport durable, Transports Canada continue d'élaborer et de mettre en œuvre des politiques et des programmes qui visent le développement durable et qui favorisent un réseau de transport sûr, sécuritaire, efficace et écologiquement durable. Pour que cette vision se concrétise, le Ministère doit résoudre un certain nombre de difficultés, notamment protéger l'environnement physique et façonner le programme des transports pour les années à venir. Étant donné que les transports durables sont une responsabilité partagée, Transports Canada collabore avec des organismes gouvernementaux, d'autres ordres de gouvernement, le secteur privé et d'autres intervenants nationaux et internationaux et le public au lancement de ces initiatives.

Quantité de facteurs qui ne dépendent pas directement de la volonté de Transports Canada ont un impact sur la durabilité du réseau de transport et sur les émissions de GES du secteur des transports. Le nombre de véhicules de tourisme et de véhicules commerciaux ne cesse d'augmenter sur les routes. Les transports continuent d'être la principale source d'émissions de GES. À défaut de prendre de nouvelles mesures, les émissions de GES du secteur des transports devraient être supérieures de 32 % au niveau de 1990 d'ici 2010, et de 53 % d'ici 2020. En dépit de ces difficultés, on a enregistré des progrès dans l'atteinte des objectifs environnementaux à long terme du Ministère.

La Stratégie de développement durable (SDD) 2001-2003 de Transports Canada est le principal document qui oriente les initiatives de développement durable du Ministère depuis qu'elle a été déposée en février 2001. La SDD fait état de sept défis, notamment d'engagements, de cibles et de mesures du rendement. Dans le document *Droit devant*, Transports Canada se concentre visiblement sur les questions d'environnement et prévoit des mesures pour promouvoir les véhicules et les carburants moins polluants, accroître l'utilisation des moyens de transport de remplacement pour les déplacements des voyageurs et assurer le transport plus efficace des marchandises, à l'appui du plan du

- 90 millions \$ en Colombie-Britannique pour améliorer l'accès aux postes frontaliers de Douglas, Pacific Highway et Huntington;
- 5 millions \$ en Saskatchewan pour remettre en état la route 39, à proximité du poste frontalier de North Portal.

Le Fonds canadien sur l'infrastructure stratégique (FCIS), annoncé dans le budget de 2001, prévoit 2 milliards \$ au titre d'importantes infrastructures de transport, notamment les routes, les voies ferrées et les transports locaux. Transports Canada a collaboré de près avec Infrastructure Canada à la détermination des projets qui se prêtent à la construction d'infrastructures de transport. Au nombre des projets annoncés en 2002-2003 dont la part fédérale de financement est connue, il faut signaler :

- jusqu'à 200 millions \$ pour l'élargissement à quatre voies de la route transcanadienne au Nouveau-Brunswick;
- 150 millions \$ pour parachéver l'autoroute 30 au sud de Montréal;
- 262,5 millions \$ pour l'élargissement à quatre voies de la route 175 au Québec;
- 435 millions \$ pour améliorer les réseaux de GO Transit et des transports en commun de la région de York;
- 62,5 millions \$ pour remplacer le pont 10-Mile (Park) et construire sur 5 km une nouvelle autoroute à quatre voies à Kicking Horse Pass en Colombie-Britannique;
- 65 millions \$ pour l'élargissement à quatre voies de certaines routes en Saskatchewan.

Transports Canada verse une subvention annuelle régulière d'environ 33 millions \$ pour l'exploitation et l'entretien des ponts de la région de Montréal qui enjambent la Voie maritime. Ces ponts revêtent une importance névralgique pour l'économie de Montréal et offrent un lien commercial clé vers le Canada atlantique, entre le Québec et l'Ontario et les marchés des États-Unis. Depuis deux ans, Transports Canada a versé 125 millions \$ pour la réfection du tablier du pont Jacques-Cartier. De plus, Transports Canada verse une subvention annuelle de 48 millions \$ (qui est indexée sur l'indice des prix à la consommation) au titre de l'exploitation du pont de la Confédération, afin de respecter l'obligation constitutionnelle du Canada à l'égard de l'Île-du-Prince-Édouard.

Initiatives de transport aux passages frontaliers (ITPF) du Canada, 5 millions \$ à la planification des transports et aux études sur l'intégration modale et 30 millions \$ aux initiatives STL.

En vertu du volet construction routière du PSIR, on a établi une formule de répartition afin d'allouer les fonds aux provinces et aux territoires. La formule prévoit un minimum de 4 millions \$ par juridiction plus une part en fonction de la population et d'un ratio de partage des coûts moitié-moitié. Le financement est subordonné aux résultats d'une évaluation environnementale qui doit satisfaire aux prescriptions de la *Loi canadienne sur l'évaluation environnementale*. Transports Canada débloquent environ 209 millions \$ pour améliorer le réseau routier et les postes frontaliers; 12 des 13 accords de contribution ont été signés à cette fin (l'Ontario n'avait pas encore signé au moment de l'impression). Au mois d'avril 2003, 38 projets avaient été approuvés pour une valeur totale de 395 millions \$ (dont 168 millions \$ de crédits fédéraux).

En vertu des ITPF, le gouvernement prend part à un certain nombre d'initiatives se rattachant au poste frontalier commercial le plus achalandé du Canada, celui de Windsor (Ontario). Ces initiatives visent à remédier aux encombrements de la circulation dans les rues de Windsor qui sont attribuables à la forte densité de la circulation et aux retards enregistrés à la frontière à cause des inspections :

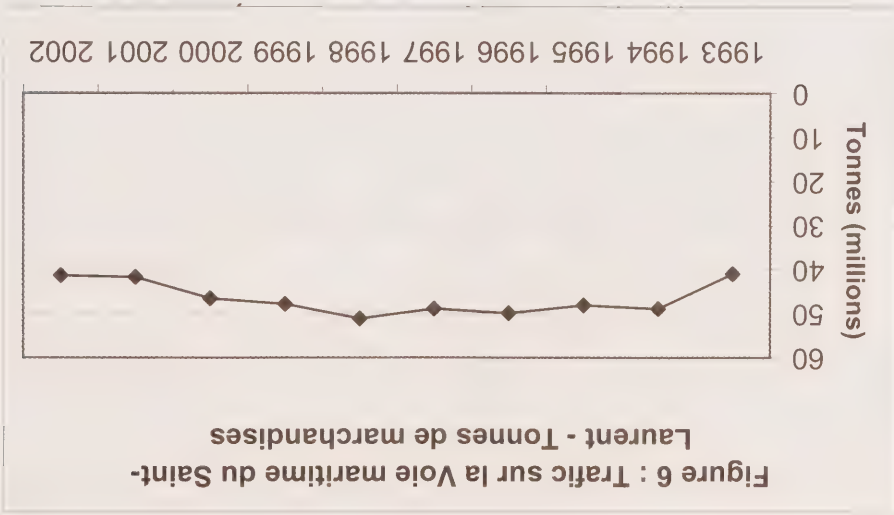
- une étude de planification lancée par le Ontario-Michigan Border Transportation Partnership a déterminé cinq événements couloirs pour un passage frontalier nouveau ou amélioré qui facilitera l'écoulement de la circulation à long terme;

- en juillet 2002, Transports Canada et le gouvernement de l'Ontario ont annoncé un investissement conjoint (selon un partage moitié-moitié) de 880 000 \$ pour améliorer immédiatement la gestion de la circulation le long du chemin Huron Church, qui est la principale voie d'accès au pont Ambassador.

Pour accélérer le franchissement des frontières du Canada, le gouvernement a annoncé dans son budget de 2001 son intention de débloquent 600 millions \$ pour les projets frontaliers dans le cadre du Fonds pour l'infrastructure frontalière (FIF). Ce programme, placé sous l'égide du ministre responsable des Infrastructures, est mis en œuvre avec le concours des gouvernements provinciaux, territoriaux et municipaux, d'instituts universitaires et de recherche et de partenaires des secteurs public et privé des deux côtés de la frontière afin de faire partie intégrante du *Plan d'action pour une frontière intelligente*. Transports Canada collabore de près avec l'Infrastructure Canada au recensement des projets qui se prêtent à une contribution du fédéral en vertu du FIF. En mars 2003, les projets suivants avaient été annoncés :

- jusqu'à 150 millions \$ sur cinq ans pour moderniser les infrastructures existantes le long des voies d'accès situées en Ontario au poste frontalier Windsor-Detroit;

renouvellement des actifs et en a déduit que le plan permettrait de préserver l'inventaire des actifs de la Voie maritime comme élément viable, efficace, sûr et fiable des infrastructures de transport du Canada.



Le projet de revitalisation du secteur riverain de Toronto est un projet d'une valeur de 1,5 milliard \$ dont les coûts sont assumés à parts égales par le gouvernement du Canada, la province d'Ontario et la ville de Toronto en vue de réaménager le secteur riverain de Toronto. C'est Transports Canada qui gère l'initiative, notamment en lui allouant 500 millions \$ de crédits fédéraux pour le compte du gouvernement fédéral, et qui collabore avec d'autres ordres de gouvernement et la Toronto Waterfront Revitalization Corporation (TWRc) au règlement des questions complexes comme l'assainissement du sous-sol, la construction de nouvelles routes et services publics, l'emplacement des parcs futurs et la poursuite des activités portuaires. En mai 2002, la TWRc a été maintenue comme société indépendante sans capital social dotée de sa propre législation. Cet important jalon confère à la TWRc les pouvoirs et les fonds dont elle a besoin pour mettre en œuvre une stratégie de revitalisation complète.

3. Transport de surface

Le gouvernement du Canada collabore avec les provinces et les territoires à la détermination des tronçons du réseau routier national qui, en raison de l'augmentation de la circulation et des échanges commerciaux, réclament une attention immédiate. Dans son budget de 2000, le gouvernement a pris l'engagement de redresser l'économie et d'améliorer la qualité de vie des Canadiens en investissant jusqu'à 600 millions \$ sur quatre ans dans les infrastructures routières du Canada. En avril 2001, le ministre des Transports a annoncé le Programme stratégique d'infrastructures routières (PSIR), qui comporte un volet de construction routière de 500 millions \$ et un volet de 100 millions \$ visant l'intégration du réseau national, dont 65 millions \$ sont réservés aux frontières internationales en vertu des

En dépit du succès de son cadre de gestion, la Voie maritime se heurte à des difficultés attribuables à la densité du trafic. Comme l'illustre la figure 6, le trafic est à la baisse depuis 1998. Il y a eu un net recul supérieur à 10 % entre 2000 et 2001, attribuable essentiellement au ralentissement de l'activité économique; le trafic en 2002 n'a pas changé par rapport à 2001. En mars 2002, Transports Canada a signé une entente avec la Société immobilière du Canada (SIC) en vue de céder 177 propriétés excédentaires de la Voie maritime et, à cette fin, 34 propriétés ont été vendues à la SIC pour qu'elle en effectue la vente. En prévision de la signature de cette entente, le Ministère a procédé à un contrôle préalable du plan prévu de

de l'Etat. prochaines années, après quoi ces mêmes déficits seront comblés à même les crédits réserve suffisent à combler les déficits d'exploitation au cours des deux ou trois les fonds de réserve que possède la CGVMSL. On s'attend à ce que les fonds de déficits d'exploitation au cours des cinq premières années ont été comblés à même prévoit une hausse de 36 % des dépenses au titre du renouvellement des actifs. Les actifs, et a préparé un nouveau plan d'activités quinquennal pour 2003-2008, qui ou même dépassé les cibles des coûts pour l'exploitation et le renouvellement des Voie maritime, a réussi à lui donner une vocation plus commerciale. Elle a respecté exploite et entretient les paramètres navigatifs de la portion canadienne de la La Corporation de gestion de la Voie maritime du Saint-Laurent (CGVMSL), qui

En vertu de la *Loi maritime du Canada*, 19 ports jugés essentiels à l'économie du Canada fonctionnent indépendamment du gouvernement fédéral comme administrations portuaires canadiennes (APC) gérées de manière autonome. Cela autorise une plus grande liberté commerciale et un délai plus court pour réagir aux débouchés commerciaux. Les usagers et les intérêts locaux jouent aujourd'hui un rôle plus important dans l'exploitation quotidienne des ports et dans leur orientation et leur développement futurs. En vertu du nouveau cadre d'exploitation, les administrations portuaires ont réussi à relever la concurrence et à créer une plus grande efficacité dans le secteur du transport maritime. En 2001, les APC ont manutentionné près de 56 % du volume total des marchandises qui transitent par les ports canadiens. Entre 2002 et 2006, on envisage d'investir environ 698 millions \$, dont 73 % dans les ports de Vancouver, Montréal et Halifax.

- les contrôles pour affecter les contributions exclusivement aux postes admissibles;
- l'utilisation de la portion du Fonds réservée aux projets d'immobilisations;
- le mode de tenure des installations portuaires appartenant aux provinces;
- les dispositions régissant le remboursement des contributions.

La vérification a révélé certains secteurs passibles d'améliorations, notamment :

- les contrôles financiers et les processus qui s'y rattachent sont suffisants.

2. Transport maritime

En mai 2002, le ministre des Transports a annoncé la mise sur pied d'un comité d'experts de quatre membres chargé de procéder à un examen de la *Loi maritime du Canada* (LMC) afin d'analyser les questions soulevées au sujet de sa mise en œuvre et d'évaluer le fonctionnement du secteur du transport maritime en vertu de ce nouveau régime. Cet examen a également donné l'occasion aux intervenants du Canada de faire part de leurs préoccupations au sujet de la sûreté maritime et de la compétitivité du secteur depuis que la conjoncture a radicalement changé le 11 septembre 2001. Le comité s'est rendu dans 11 villes de 7 provinces et a reçu plus de 140 mémoires par écrit; il déposera son rapport le 4 juin 2003. ☐ Vous trouverez d'autres renseignements sur l'examen de la *Loi maritime du Canada* à l'adresse www.tc.gc.ca/pol/fr/transport_maritime/menu_f.htm.

Transports Canada s'occupe de céder les titres de propriété et l'exploitation des ports régionaux et locaux et des îles portuaires à des intérêts provinciaux ou locaux. À la fin mars 2003, le Ministère s'était dessaisi de 448 de ses 549 ports d'origine, faisant économiser aux contribuables plus de 122 millions \$ qui auraient été autrement consacrés à l'exploitation et à l'entretien de ces ports. La promesse du gouvernement de parachever le processus de cession a récemment été réitérée dans *Droit devant*. Le 31 mars 2003, à l'appui de cette promesse, le gouvernement a annoncé que le programme serait prolongé de trois ans. Les constatations faites à la suite des cessions initiales indiquent qu'en général, les ports cédés sont prospères et fonctionnent de manière plus efficace que lorsqu'ils étaient placés sous l'administration du gouvernement fédéral. Transports Canada est toujours propriétaire de 70 ports régionaux et locaux et de 31 ports désignés éloignés dont il assure l'exploitation.

En 2002-2003, Transports Canada a versé 22,4 millions \$ provenant du Fonds de cession des ports (FCP) pour faciliter la cession de ses installations portuaires. En 2001, le Ministère a lancé une vérification du FCP pour déterminer l'efficacité du cadre de contrôle de gestion. La vérification a révélé que le programme dans son ensemble était bien géré et qu'il était conforme aux politiques et aux procédures établies. Cette constatation générale repose sur les faits suivants :

- chaque cession se caractérise visiblement par une grande prudence et toute la diligence voulue;
- les contributions sont étayées par la documentation nécessaire;
- on a recours aux services d'un expert indépendant pour qu'il aide le Ministère dans ses efforts de cession;
- il existe des analyses des mouvements de trésorerie qui permettent au Ministère de prendre des décisions avisées;
- la valeur des ports est calculée pour servir de fondement aux décisions avisées;
- les paiements ne sont versés qu'après la signature des ententes et la finalisation de la cession d'un port;

Aéroports ne faisant pas partie du Réseau national d'aéroports


En 2002-2003, les titres de propriété de deux aéroports ont été cédés, à savoir Rimouski et Rivière-du-Loup (Québec), ce qui a porté le nombre total d'aéroports cédés à 124 à la fin de mars 2003. Cela représente 90 % des aéroports hors RNA. Transports Canada continue d'exploiter 13 aéroports éloignés. Le Ministère a obtenu l'autorisation de prolonger le programme de cession des aéroports jusqu'en mars 2005.

En août 2002, le Ministère a terminé une évaluation du programme de réfection des bandes d'atterrissage de la côte du Labrador, qui concerne 13 bandes d'atterrissage situées le long du littoral. Voici les principales constatations de cette évaluation :

- le programme conserve toute sa pertinence sous le rapport des priorités fédérales et ministérielles, répondant aux besoins essentiels des collectivités;
- le financement du programme rallonge la durée de vie des actifs aéroportuaires et permet de maintenir le niveau de sécurité;
- il n'y a actuellement aucune option rentable au programme de réfection des bandes d'atterrissage de la côte du Labrador.

En vertu du Programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires (PAIA), les aéroports peuvent demander le financement des projets d'immobilisations qui ont un rapport avec la sécurité, la protection des actifs et la baisse des charges d'exploitation. Pour être admissible, un aéroport doit traiter des vols passagers réguliers, satisfaire aux critères de certification des aéroports et ne pas appartenir au gouvernement du Canada. Les aéroports qui sont tenus de fournir des services d'intervention d'urgence aux aéronefs depuis l'adoption de nouveaux règlements sont eux aussi admissibles au financement des projets d'immobilisations qui répondent aux critères fixés. En 2002-2003, on a approuvé le financement de 52 projets dans 40 aéroports; les dépenses effectives totales du programme se sont chiffrées à 32,9 millions \$. En prévision du renouvellement du PAIA, on procédera en 2003-2004 à une évaluation du programme.

Le Ministère a lancé une vérification de conformité de certains projets financés par le PAIA et entrepris entre 1997 et 2000. Sur l'ensemble des projets du PAIA analysés, et le demandeur et l'aéroport répondaient aux critères d'admissibilité prescrits. Les accords de contribution ont eux aussi respecté la politique régissant les ententes de partage des coûts. De plus, les bénéficiaires ont apporté la preuve de leur incapacité à financer les dépenses d'immobilisations prévues à même leurs recettes d'exploitation. La vérification a révélé que les éléments de certains projets étaient passibles d'améliorations, notamment la justification du projet et l'exhaustivité des documents.

En mars 2003, le ministre des Transports a déposé le projet de Loi sur les aéroports du Canada, dont le but est de renforcer la responsabilité par une transparence accrue et la divulgation de données en temps opportun. Ce projet de loi marque l'apogée de nombreuses études et de consultations avec les intervenants et constitue la réponse du gouvernement à de nombreuses recommandations visant une plus grande clarté des rôles et des responsabilités des principaux aéroports du Canada et du gouvernement fédéral.  Vous trouverez en ligne des renseignements complémentaires sur le projet de Loi sur les aéroports du Canada à l'adresse www.parl.gc.ca/LEGISINFORM/index.asp?Lang=E&query=3366&Session=11&List=toc.

Certains membres du milieu des aéroports et de l'aéronautique sont d'avis que le montant du loyer facturé aux aéroports du RNA menace leur rentabilité financière à long terme et a des répercussions sur d'autres secteurs de l'industrie du transport aérien. En revanche, le vérificateur général s'est dit d'avis, en octobre 2003, que le gouvernement du Canada ne percevait peut-être pas des loyers assez élevés. C'est pourquoi Transports Canada a entrepris un examen de la politique actuelle de loyer des aéroports loués du RNA afin d'examiner les répercussions sur la rentabilité financière à la fois des aéroports et de l'industrie du transport aérien national, de déterminer l'optimisation pour les contribuables des actifs loués aux administrations aéroportuaires et d'établir si les cessions d'aéroports au Canada soutiennent la comparaison avec les initiatives du même genre prises à l'étranger. Des consultations ont été menées avec les intervenants pour s'assurer que la politique des loyers des aéroports conciliait les intérêts de toutes les entités concernées, notamment de l'industrie du transport aérien, des contribuables canadiens et du public voyageur.

En 2003, les administrations aéroportuaires de Toronto, Vancouver, Calgary, Montréal, Edmonton, Ottawa, Winnipeg, Halifax et Victoria paieront des loyers évalués à 250 millions \$; sur ce total, les quatre premières administrations régleront 95 % de la note. À la fin de 2002, le gouvernement du Canada avait perçu un peu moins de 1,4 milliards \$ auprès des administrations aéroportuaires cédées. Parmi les aéroports cédés, Québec, Thunder Bay, St. John's, Regina et Saskatoon devraient commencer à payer un loyer entre 2004 et 2006. L'aéroport de London devrait commencer à payer un loyer entre 2010 et 2014, et les autres aéroports du RNA devraient payer un loyer après 2016.

Afin de resserrer la surveillance du respect des baux par les aéroports du RNA, Transports Canada a adopté une méthode de surveillance plus rigoureuse et un traitement national plus uniforme tout en restant sensible aux conditions et modalités propres à chaque aéroport. Cette formule contribue également à déceler et à régler assez rapidement les questions et les problèmes de nature à la fois locale et nationale.

Il est essentiel d'assurer le niveau nécessaire d'investissement dans notre réseau de transport national dans un monde globalisé et une société de plus en plus urbanisée. Le gouvernement du Canada joue un rôle important dans l'établissement des conditions appropriées pour encourager les investissements dans les infrastructures de transport qui servent l'intérêt public national et améliorent la qualité de vie de nos collectivités.

Le gouvernement du Canada a commercialisé de nombreux segments du réseau de transport, notamment la plupart des ports et des aéroports, et cette politique s'est révélée payante. Dans *Droit devant*, le gouvernement a réaffirmé sa volonté de maintenir un climat propice aux investissements dans les infrastructures. Il s'est également engagé à mener à bien la commercialisation et la cession des ports et des aéroports dans la mesure du possible, et à peaufiner les systèmes de régie auxquels sont assujetties les entités commercialisées. En outre, il a reconnu la nécessité d'investissements sélectifs et stratégiques soutenus à l'appui d'un réseau de transport efficace, sûr et écologiquement responsable.

1. Transport aérien

L'initiative de commercialisation des aéroports fédéraux a connu un succès incontestable. Les aéroports du Canada traitent près de 90 millions de passagers réguliers chaque année. Tous les jours, plus de 233 000 passagers transitent par les aéroports canadiens dans le cadre de voyages d'affaires et d'agrément. Pour faire face à ce niveau d'activité, plus de 6 milliards \$ d'argent privé ont été investis dans les projets d'immobilisations aéroportuaires depuis 1992. Les résultats se passent d'explications : les aéroports créent chaque année pour 34 milliards \$ d'activité économique globale; ils génèrent plus de 304 000 emplois au Canada, dont 143 000 dans les aéroports et 161 000 dans les collectivités locales; et ils génèrent près de 4 milliards \$ d'avantages fiscaux.

Aéroports du Réseau national d'aéroports

À la fin mars 2003, Prince George (Colombie-Britannique) a été le dernier des 26 aéroports du Réseau national d'aéroports (RNA) à être cédé à des intérêts locaux. La cession de ces aéroports a permis aux collectivités d'assumer un plus grand contrôle de leurs aéroports, de réduire leurs coûts et d'attirer des types d'entreprises nouvelles et différentes. C'est ainsi que les installations aéroportuaires ont subi des améliorations, que les aéroports sont exploités selon des règles plus commerciales et que les services aux collectivités sont mieux adaptés aux besoins locaux. Transports Canada continue de réglementer la prestation sans danger d'installations et de services de navigation aérienne dans ces aéroports et dans d'autres aéroports du pays.

navires en dehors des navires-citernes. La Convention fixe la responsabilité de l'armateur et stipule que l'armateur enregistré d'un navire d'une jauge brute supérieure à 1 000 tonnes qui effectue des voyages internationaux doit maintenir une assurance et d'autres sécurités financières en cas de déversements d'hydrocarbures provenant des soutes du navire.

4. Accessibilité

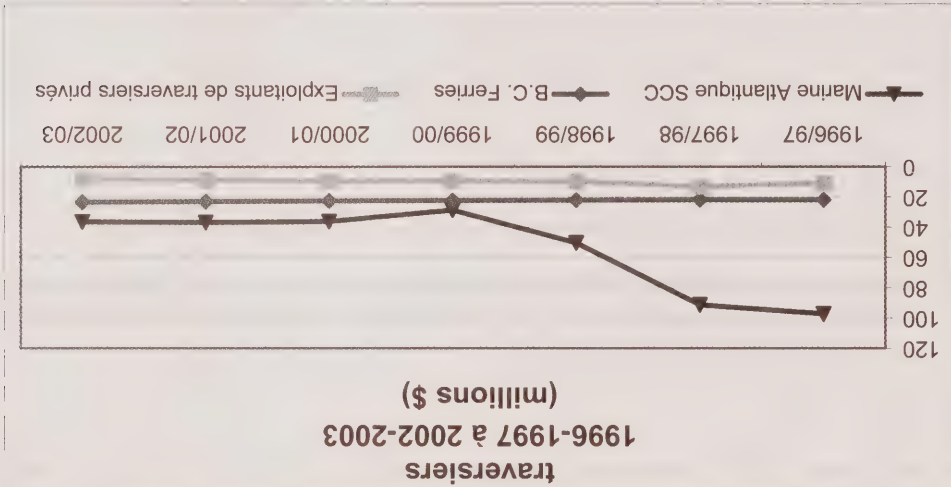
La politique des transports du gouvernement fédéral cherche à garantir l'accès au réseau national de transport sans obstacles abusifs aux personnes atteintes d'une déficience ou ayant des besoins spéciaux, comme les personnes âgées. En 2002-2003, Transports Canada a poursuivi le développement de son site Web Voyage accessible en renouvelant et en resserrant ses partenariats avec les provinces, les territoires et des organismes à but non lucratif. Cela a permis d'afficher d'importantes données sur le site au sujet des services de transport accessibles à l'échelle locale et régionale au Canada. Les statistiques indiquent que ce site reçoit actuellement en moyenne 1 350 visites par jour.

Une évaluation réalisée en 2001-2002 a révélé que le Code de pratique des autocaristes, qui a trait aux services accessibles, était peu connu des personnes âgées et des personnes ayant une déficience. C'est pourquoi, sous la direction de l'Association canadienne de l'autobus et avec la collaboration de compagnies d'autobus et de personnes ayant une déficience, Transports Canada a pris part à la conception d'une campagne publicitaire visant à sensibiliser les gens à ce code et à promouvoir et à améliorer les déplacements des personnes âgées et des personnes ayant une déficience.

visant la prestation des services de transport maritime. Ce cadre confie davantage au secteur privé l'exploitation des services de traversier, ce qui s'est soldé par des économies et par une baisse des subventions. Étant donné qu'il est encore possible de réaliser d'autres économies, le gouvernement s'est engagé à étudier d'autres options visant à réduire les coûts et à accroître l'efficacité des services de traversier grâce à de nouvelles façons de faire des affaires.

La figure 5 témoigne du fait que les subventions versées à Marine Atlantique SCC, société d'État fédérale qui assure les services de traversier prescrits par la Constitution entre Terre-Neuve-et-Labrador et la Nouvelle-Écosse, ont reculé à environ 36 millions \$ en 2002-2003, alors qu'elles étaient de près de 100 millions \$ en 1996-1997. Ces réductions ont pu se matérialiser du fait que certaines routes ont été commercialisées, cédées à Terre-Neuve-et-Labrador ou abandonnées après l'ouverture du pont de la Confédération. La figure 5 fait état également des subventions versées à divers exploitants de traversiers du secteur privé, notamment au Groupe CTMA Associés, à Northumberland Ferries Ltd. et à Bay Ferries Ltd. Elle révèle que les subventions du fédéral aux entreprises de traversiers privées dans le Canada atlantique ont quelque peu diminué durant la même période, essentiellement en raison de l'élimination progressive des subventions d'exploitation versées à Bay Ferries en 2000-2001 et des subventions d'immobilisations en 2002-2003. La B.C. Ferry Corporation continue de recevoir une subvention annuelle indexée.

Figure 5 : Subventions fédérales aux exploitants de



Source : Document d'orientation sur l'examen de la LMC, Transports Canada.


En septembre 2002, le Canada a signé la nouvelle Convention internationale sur la responsabilité civile au titre des dégâts causés par la pollution des combustibles de soude. Cette nouvelle convention établit un régime de responsabilité et de dédommagement pour les déversements d'hydrocarbures transportés dans les soutes des navires; les régimes internationaux en vigueur ne visent pas les déversements des

La modernisation des voies ferrées et des panneaux de signalisation entre Ottawa et Montréal a été parachevée à l'automne 2002, ce qui permet à VIA Rail d'offrir un service beaucoup plus rapide, réduisant de 25 minutes le temps de parcours le plus court qui est d'une heure et trente-cinq minutes. La société a également modernisé les gares et les installations pour les voyageurs à Moncton, Campbellton, Halifax, Kingston, Kitchener, Brantford, Prince George, Thomson et Jasper, et a construit de nouvelles gares à London et dans l'ouest d'Ottawa.

VIA Rail s'est portée acquéreur de 139 nouvelles voitures Renaissance en 2000, lesquelles sont en cours de modification pour en améliorer l'accessibilité et la sécurité, ce qui aura pour effet d'agrandir son parc d'un tiers. Les nouvelles voitures ont été mises en service sur la liaison de nuit entre Toronto et Montréal en juin 2002, et sur la liaison de jour entre Québec, Montréal et Ottawa en 2002. Les voitures entreront en service entre Montréal et Halifax durant l'été 2003. Dans le couloir Windsor-Québec, VIA Rail a terminé la remise à neuf des wagons VIA-1 pour répondre à la demande élevée et croissante de ce type de service, laquelle a augmenté de 10 % en 2002. VIA Rail a terminé la remise à neuf de cinq autorails diesel, utilisés sur des dessertes régionales et éloignées en Colombie-Britannique et dans le Nord de l'Ontario. VIA a également fait l'acquisition de cinq voitures spécialisées auprès de B.C. Rail pour les mettre en service dans l'Ouest du Canada.

Compte tenu des engagements pris en 2000, le gouvernement du Canada a recruté un surveillant indépendant chargé de rendre compte du rendement du système de manutention et de transport du grain. Le programme de surveillance permet aux intervenants de suivre le rendement du système et il fournit des renseignements cruciaux aux décideurs de l'État. Le rapport de 2001-2002, publié en avril 2003, contient des faits saillants au sujet :

- des améliorations du programme d'appel d'offres de la Commission canadienne du blé, qui a permis d'économiser 40,9 millions \$ durant la campagne agricole 2001-2002;
- des gains d'efficacité des opérations portuaires, qui ont permis de réduire de 17 % le temps que les navires passent dans les ports de la côte Ouest, qui est aujourd'hui de 4,9 jours;
- de la poursuite de la rationalisation des silos, avec 500 silos primaires et de transformation en service dans l'Ouest du Canada, soit une baisse de 281 par rapport à l'année précédente.

 Vous trouverez ce rapport en ligne à l'adresse www.tc.gc.ca/pol/tr/chemins_de_fer/surveillance/menu.htm.

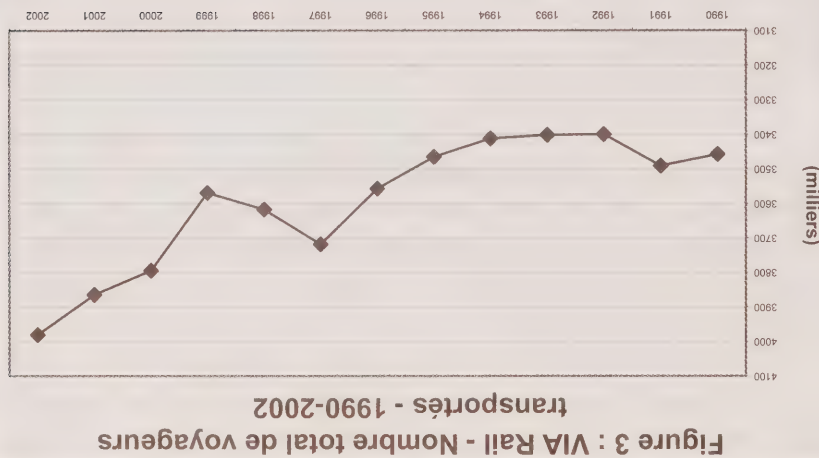
3. Transport maritime

La Politique maritime nationale (1995) a abouti à la rationalisation des programmes de traversiers tandis que le gouvernement mettait en place un cadre commercial

En mai 2003, l'Accord canado-américain de précontrôle est entré en vigueur. Ce nouvel accord modernise le régime de précontrôle et il officialise le précontrôle à l'aéroport international de Vancouver afin de permettre aux compagnies aériennes du Canada de vendre des services mieux rationalisés aux passagers, notamment aux passagers étrangers. Cet accord pave également la voie à l'adoption de services de précontrôle en transit à Calgary, Montréal et Toronto, même si ces administrations aéroportuaires n'envisagent pas pour l'instant de mettre cet accord en vigueur.


2. Transport de surface

Comme l'illustre la figure 3, VIA Rail a transporté 3 981 000 voyageurs en 2002, soit plus que n'importe quelle année depuis 1988. Pendant ce temps, comme l'illustre la figure 4, elle a abaissé de 17 millions \$ son besoin de subventions d'exploitation de l'État. Depuis 1990, VIA Rail compte de moins en moins sur l'aide de l'État pour son exploitation, l'année 2002 représentant la plus basse subvention versée jusqu'ici, soit de 153,7 millions \$.



Jetsetgo. La part du marché intérieur d'Air Canada devrait encore baisser à mesure que de nouveaux venus et d'autres compagnies aériennes poursuivent leur expansion.

Dans le secteur du transport aérien international, les transporteurs canadiens et étrangers ont dû mener une chaude lutte, mais le trafic a retrouvé des niveaux plus normaux en 2002. Les routes internationales cependant, en particulier celles qui desservent l'Asie, ont été gravement touchées par l'épidémie de SRAS, qui a éclaté en février 2003. C'est ainsi que les voyages internationaux en avion ont diminué de 15 % et ont été inférieurs de 20 % par rapport à 2002, et que les compagnies aériennes ont déclaré une très nette baisse des réservations à l'avance pour les mois d'été. À cause de cela, Transports Canada prévoit aujourd'hui que la reprise du trafic (dans le secteur national et international) n'interviendra pas avant 2005 au plus tôt.

En septembre 2002, le ministre des Transports a publié le rapport final de l'observatrice indépendante de la transition de la restructuration de l'industrie du transport aérien, lequel contient des recommandations à long et à court terme en vertu desquelles le gouvernement du Canada est invité à promouvoir la santé et la compétitivité de l'industrie du transport aérien. L'observatrice avait été nommée après la prise de contrôle des Lignes aériennes Canadiennes International par Air Canada, afin d'analyser les répercussions de la restructuration de l'industrie du transport aérien sur les consommateurs canadiens, sur les collectivités urbaines, rurales et éloignées, sur les agents de voyages et les aéroports ainsi que sur les compagnies aériennes et leurs employés.  Vous trouverez le rapport final en ligne à l'adresse

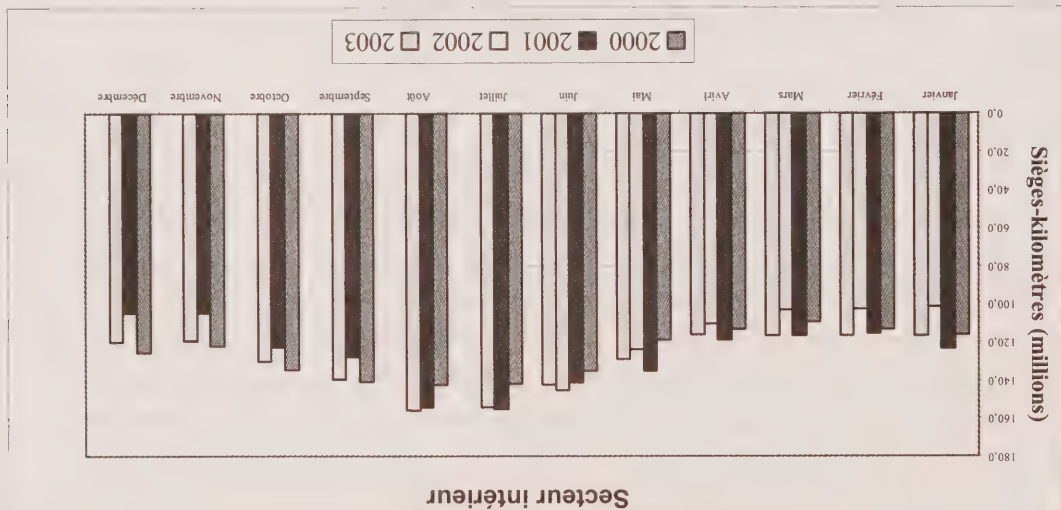
www.tc.gc.ca/pol/fr/Politiqueaerienne/restructuration_des_transporteurs_aeriens.htm

En mai 2002, une nouvelle politique aérienne a été annoncée au sujet des vols réguliers internationaux, laquelle élimine le plafond de 300 000 voyages-passagers réguliers par an et autorise les transporteurs canadiens à demander un certificat d'exploitation de vols internationaux réguliers, quelle que soit la taille du marché du transport aérien. La nouvelle politique favorise la concurrence, l'innovation et la croissance dans l'industrie canadienne du transport aérien, et multiplie les options de voyages internationaux pour les consommateurs canadiens. En vertu de ce changement, en 2002, Air Transat a été désigné comme transporteur desservant le Portugal, la Belgique, les Pays-Bas, l'Irlande, l'Italie et la Pologne.

Le gouvernement s'est engagé à poursuivre la libéralisation progressive des accords bilatéraux de transport aérien du Canada, en s'inspirant de l'accord « ciel ouvert » conclu entre le Canada et les États-Unis en 1995. En 2002-2003, le Canada a signé de nouveaux accords bilatéraux de transport aérien avec Hong Kong, la Suisse, l'Italie et la République tchèque, conférant une plus grande souplesse aux compagnies aériennes qui desservent ces marchés, ce qui devrait aboutir à une augmentation du nombre de vols pour les voyageurs et les expéditeurs.

une baisse de 2 % de la capacité intérieure, laquelle est principalement attribuable à la restructuration du réseau d'Air Canada, même si, en général, d'autres transporteurs s'emparent de la capacité dont Air Canada s'est délestée.

Figure 2 : Sièges-kilomètres réguliers quotidiens



Source : *Back Associates Official Airline Guide* et indicateurs des compagnies aériennes

Le 22 septembre 2001, le gouvernement fédéral a annoncé qu'il verserait un dédommagement à court terme au titre de la responsabilité civile en cas de guerre et d'acte de terrorisme aux fournisseurs de services aériens essentiels, notamment aux compagnies aériennes, aux aéroports et à NAV CANADA. En juin 2002, la même offre a été faite aux nouveaux venus selon des conditions équivalant à celles qui existaient pour les exploitants de services aériens essentiels au Canada, afin de favoriser la diversification et de promouvoir la concurrence dans l'industrie canadienne du transport aérien. Cette formule de dédommagement continue d'être en vigueur, pour des durées renouvelables de 60 jours, tandis que le gouvernement poursuit ses négociations avec les compagnies d'assurances internationales et l'Organisation de l'aviation civile internationale pour trouver une solution plus stable à plus long terme. Le gouvernement a également progressivement réduit son programme de dédommagement des transporteurs aériens et des exploitants aériens spécialisés du Canada au titre de la fermeture de l'espace aérien qui a suivi les attaques terroristes du 11 septembre 2001. Les paiements se chiffrent à 99 millions \$ ont pris fin en mai 2002.

L'emprise d'Air Canada sur le marché intérieur, qui a atteint 79 % de la capacité intérieure après la faillite de Canada 3000 en novembre 2001, a diminué depuis lors, atteignant 66 % en avril 2003. L'essentiel de la baisse de la part d'Air Canada est attribuable à l'expansion ininterrompue de WestJet, à la création d'un programme de vols d'affrètement intérieurs par SkyService Airlines, à la réintroduction de vols dans le Canada atlantique par CanJet et au lancement d'une nouvelle compagnie aérienne,

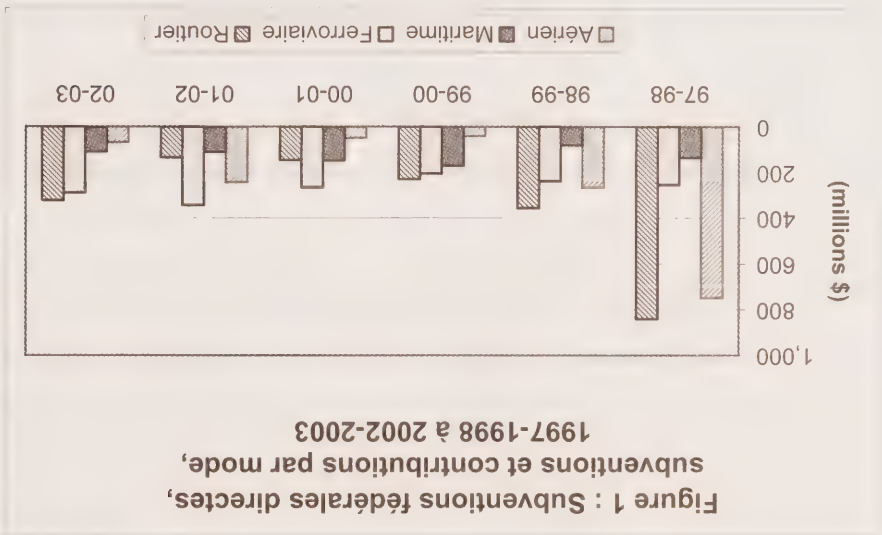
La figure 2 illustre les sièges-kilomètres quotidiens par mois dans le secteur du transport aérien intérieur en 2000-2003. Elle démontre l'impact profond des événements du 11 septembre 2001 sur le trafic intérieur, qui a connu un rétablissement régulier en 2002. Toutefois, les chiffres relatifs à juin 2003 révèlent

L'industrie canadienne du transport aérien a continué de connaître de grandes fluctuations à la suite des événements du 11 septembre 2001, qui ont d'incertitude s'est aggravé au début de 2003 avec la guerre en Irak et l'épidémie de syndrome respiratoire aigu sévère (SRAS) à Toronto. Le fléchissement du trafic qui a suivi a eu de graves conséquences sur la stabilité financière des compagnies aériennes du Canada et sur l'industrie du transport aérien en général. La baisse du trafic et des recettes, la hausse des prix du carburant, les coûts élevés et la concurrence acharnée des compagnies aériennes à faibles coûts ont forcé Air Canada à demander, en avril 2003, la protection contre ses créanciers en vertu de la Loi sur les arrangements avec les créanciers des compagnies.

1. Industrie du transport aérien

En même temps, en dépit de très nets progrès dans de nombreux secteurs, il faut reconnaître que l'année 2002-2003 a été difficile pour bien des segments du secteur des transports. Le trafic a diminué dans de nombreux segments, en particulier dans le secteur du transport aérien, qui continue de s'adapter aux nouveaux impératifs de sûreté résultant des attaques terroristes du 11 septembre 2001. Or, les entreprises affichent une très grande résilience, et Transports Canada a lancé un certain nombre d'initiatives pour contribuer au développement du secteur, lesquelles sont décrites ci-après.

Source : Les transports au Canada 2002, rapport annuel, TP 13198.



3.4 Résultats en matière de rendement par orientation stratégique

Transports Canada contribue à la réalisation de ses objectifs stratégiques en poursuivant les objectifs politiques et les orientations stratégiques énoncés dans le document publié récemment *Droit devant – Une vision pour les transports au Canada*. C'est pourquoi les résultats en matière de rendement qui sont présentés dans ce rapport sont classés selon les cinq grandes orientations stratégiques de *Droit devant*.

- Cadre du marché,
- Infrastructures,
- Protection de l'environnement,
- Sécurité et sûreté,
- Innovation et compétences.

3.4.1 Cadre du marché

La politique des transports doit fournir des cadres de marché qui permettent aux transporteurs et aux fournisseurs d'infrastructures de s'adapter, d'innover, de rester concurrentiels et de servir le public.

Pour contribuer à la croissance économique et au développement social du Canada, Transports Canada estime que la politique des transports doit fournir les cadres de marché nécessaires qui permettront aux transporteurs et aux fournisseurs d'infrastructures de s'adapter, d'innover, de rester concurrentiels et de servir le public.

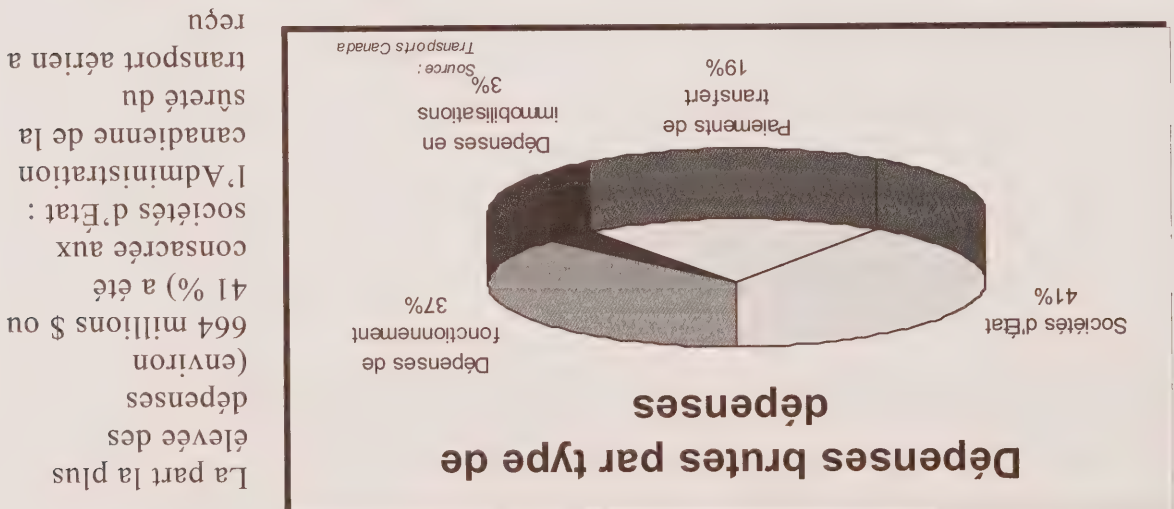
Depuis vingt ans, le réseau des transports a connu une évolution radicale, et les changements survenus dans la politique des transports ont eu une foule de retombées positives. C'est ainsi que les gains de productivité dans le secteur des transports ont dépassé ceux de l'économie en général dans des proportions de deux pour un. Il en est résulté une baisse des coûts réels de 10 milliards \$ pour les expéditeurs et les voyageurs. La privatisation et la commercialisation de bon nombre de nos principales infrastructures de transport ont été couronnées par une amélioration sans précédent de l'efficacité et de la disponibilité de capitaux pour agrandir et moderniser ces infrastructures. Depuis 1992, 6 milliards \$ ont été investis dans les améliorations des aéroports du Réseau national d'aéroports (RNA). Quant aux administrations portuaires, elles prévoient investir près de 700 millions \$ dans des projets d'immobilisations au cours des cinq prochaines années.

De plus, les dépenses consacrées par le gouvernement fédéral au réseau de transport accusent une tendance générale à la baisse. Les subventions directes, les subventions et les contributions ont reculé à 789 millions \$ en 2002-2003, soit près de 120 millions \$ de moins que l'année d'avant (voir figure 1).

Les dépenses d'immobilisations de Transports Canada se sont élevées à 56 millions \$, soit à peine 3 % des dépenses brutes totales, et ont porté sur divers projets d'entretien et d'environnement.

3.3 Aperçu des dépenses du Ministère

Les dépenses brutes de Transports Canada pour l'exercice 2002-2003 se sont chiffrées à 1,6 milliard \$, comme l'illustre la figure ci-dessous.



259 millions \$, VIA Rail, 256 millions \$, et le solde a été partagé entre Marine Atlantique SCC, la Queen's Quay West Corporation, la Corporation du Vieux-Port de Montréal Inc. et les Ponts Jacques-Cartier et Champlain Inc.

Les charges d'exploitation brutes ont représenté 37 % du total des dépenses, avec des dépenses de 602 millions \$. Sur ce montant, 61 % ont été consacrés aux salaires des employés et aux avantages sociaux, alors que le solde a été consacré à d'autres frais comme les services professionnels d'informatique, la formation et l'éducation, et les voyages, l'entretien et les services publics. Près de 64 % des charges d'exploitation de Transports Canada ont été financées à même la collecte des recettes réutilisables.

Trois cent dix-sept millions de dollars, ou 19 %, ont été consacrés aux subventions et contributions (paiements de transfert). Parmi les postes les plus importants, il faut signaler :

- subvention de 49 millions \$ pour l'ouvrage de franchissement du détroit de Northumberland;
- contributions de 41 millions \$ aux provinces pour améliorer le réseau routier;
- 32 millions \$ au Programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires;
- 26 millions \$ au Programme stratégique d'infrastructures routières – volet routier;
- 25 millions \$ de contributions aux compagnies aériennes pour renforcer la sûreté de la porte donnant accès au poste de pilotage dans les aéroports;
- subvention de 23 millions \$ à la province de Colombie-Britannique au titre des services de transport des marchandises et des passagers par traversier;
- 22 millions \$ au Fonds de cession des ports.

Le tableau qui suit illustre les résultats finals et propose un échantillon des indicateurs de rendement qui se rattachent à nos objectifs stratégiques.

Objectif stratégique		Résultat final	Indicateurs de progrès ¹
Assurer des normes rigoureuses pour assurer la sécurité et la sûreté du réseau de transport	<ul style="list-style-type: none"> • Protection de la vie humaine, de la santé, de l'environnement et des biens matériels. • Confiance élevée dans la sécurité et la sûreté du réseau de transport. 	<ul style="list-style-type: none"> • Protection de la vie humaine, de la santé, de l'environnement et des biens matériels. • Confiance élevée dans la sécurité et la sûreté du réseau de transport. • Compréhension par les intervenants des avantages de la sécurité et des questions qui s'y rattachent. • Baisse des risques pour la sûreté. • Une collectivité réglementée engagée et bien renseignée. 	
Contribuer à la croissance économique et au développement social du Canada	<ul style="list-style-type: none"> • efficacité, rentable, viable, abordable et accessible; • réceptif aux besoins des utilisateurs et des collectivités; • concurrentiel et harmonisé à l'échelle nationale et internationale. 	<ul style="list-style-type: none"> • Niveaux des services et des prix. • Rentabilité actuelle et prévue des éléments du réseau. • Dynamique des coûts opérationnels. • Coûts pour les contribuables. • Satisfaction des collectivités et des usagers à l'égard des prix et des services. • Retombées pour l'industrie et les consommateurs résultant d'une harmonisation accrue. 	
Protéger l'environnement physique	<ul style="list-style-type: none"> • Un réseau de transport écologiquement durable pour les Canadiens. • Baisse des émissions de gaz à effet de serre et de la pollution attribuable au secteur des transports. • Prévention et atténuation des dégâts causés à l'environnement par les activités de transport. 	<ul style="list-style-type: none"> • Sensibilisation accrue du public aux impacts des activités de transport sur l'environnement. • Utilisation accrue de véhicules à haut rendement énergétique. • Baisse du nombre de véhicules-kilomètres annuels. • Baisse des émissions de GES et d'autres polluants atmosphériques provenant du secteur des transports. 	

¹ Cette liste ne se veut pas une liste exhaustive de tous les indicateurs actuels et (ou) futurs.

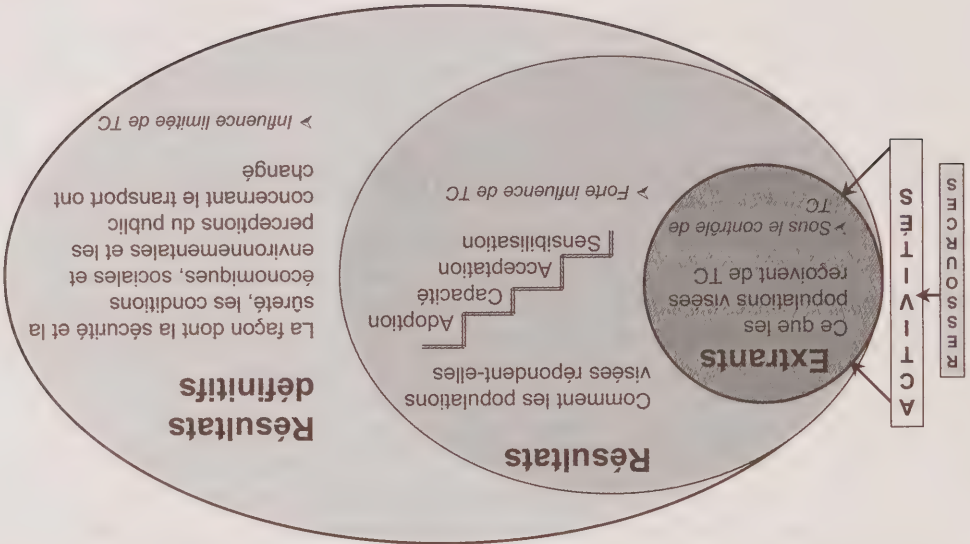
3.2 Modèle de rendement fondé sur les résultats

Transports Canada a adopté le modèle logique de rendement des sphères d'influence qui est illustré ci-dessous. Le rendement du Ministère est établi selon trois niveaux de résultats. Chaque niveau prend appui sur le précédent, à commencer par les activités et les résultats opérationnels et de gestion, pour en arriver aux résultats de niveau supérieur qui ont une incidence sur les Canadiens, en passant par les résultats touchant le comportement.

Grâce à l'établissement d'une chaîne de résultats qui explique la contribution du Ministère à ceux-ci, le modèle permet de régler la question des attributions. Étant donné que les objectifs stratégiques de Transports Canada (en matière de sécurité, d'économie et d'environnement) ne dépendent pas exclusivement de la volonté du Ministère, le modèle logique permet de déterminer les comportements clés sur lesquels le Ministère peut exercer une influence pour atteindre des résultats.

L'élaboration et le raffinement des mesures de rendement et des sources de données connexes sont considérés comme des travaux en cours, qui restent donc incomplets. Le cadre stratégique à long terme énoncé dans le document *Droit devant*, de même que les éventuelles modifications du Cadre de planification, de rapport et de responsabilisation (CPRR), émanant du Secrétariat du Conseil du Trésor, auront sans doute une incidence sur le régime de mesure du rendement actuellement en place à Transports Canada.

Modèle des sphères d'influence



3.0 Rendement du Ministère

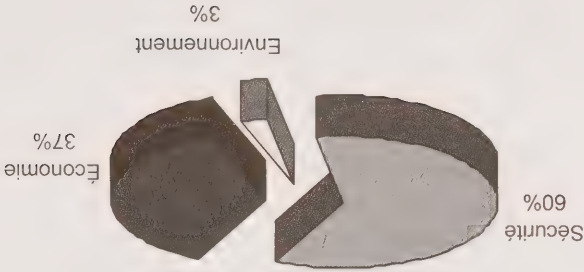
3.1 Contribution à nos objectifs stratégiques

Objectifs stratégiques de Transports Canada		
Etablir des normes rigoureuses pour assurer la sûreté et la sécurité du réseau de transport	Contribuer à la croissance économique et au développement social du Canada	Protéger l'environnement physique
Dépenses nettes 2002-2003 par objectif stratégique ¹		
750 millions \$	466 millions \$	36 millions \$

Orientations stratégiques Droit devant – Une vision pour les transports au Canada		
Sécurité et sûreté (voir section 3.4.4)	Cadre du marché (voir section 3.4.1)	Protection de l'environnement (voir section 3.4.3)
Infrastructures (voir section 3.4.2)		Innovation et compétences (voir section 3.4.5)

¹ Les dépenses nettes de 2002-2003 sont liées aux objectifs stratégiques en fonction d'une évaluation raisonnable qui permet au lecteur de se faire une idée de l'ampleur des dépenses engagées pour obtenir des résultats. À noter que l'objectif économique tient compte des sociétés d'État.

Ressources par objectif
stratégique



voyageurs, et la modification des conditions s'appliquant aux demandes d'arbitrage. Les modifications aboutiront également à un mécanisme d'approbation en ce qui concerne la construction ou la modification des ponts et des tunnels internationaux.


Le projet de loi C-26 prévoit également d'enchâsser l'engagement du gouvernement du Canada envers l'environnement dans la Politique nationale des transports énoncée dans la LTC pour démontrer clairement la nouvelle importance qu'il entend donner à l'avenir aux questions environnementales dans les politiques des transports du Canada. Enfin, le projet de loi portera création d'une nouvelle loi sur VIA Rail Canada pour que cette entreprise soit traitée sur le même pied que la plupart des autres sociétés d'État, vu qu'aucune loi distincte n'a été adoptée pour VIA Rail lors de sa création en 1977.

Bon nombre des principales initiatives abordées dans ce rapport font suite aux recommandations du Comité d'examen de la *Loi sur les transports au Canada* de 2001. Le comité a formulé des recommandations détaillées, ainsi que des exigences précises au sujet des mesures particulières à prendre. Le gouvernement du Canada a analysé les propositions et examiné les points de vue de tous les intervenants, notamment ceux d'autres gouvernements. Les conclusions qu'il en a tirées à l'issue de ces consultations se reflètent dans les mesures proposées.

 Pour d'autres précisions sur le projet de loi C-26, nous vous renvoyons à l'adresse Internet

www.parl.gc.ca/LEGISINFO/index.asp?Lang=F&Chamber=C&StartList=2&EndList=200&Session=11&List=toc&query=3360&Type=0&Scope=1&query=2=N

Pour donner corps à la vision énoncée dans *Droit devant*, nous aurons besoin d'un secteur éminemment novateur mû par un effectif hautement qualifié. Il existe dans le secteur des transports une forte demande d'employés possédant des compétences diverses et devons trouver le moyen de faire connaître aux gens les débouchés qui s'offrent dans ce secteur et les inciter à faire carrière dans ce domaine. Le secteur des transports doit renouveler son engagement envers les activités de recherche et développement par le biais de projets de R et D axés sur des partenariats. L'innovation dans le secteur des transports, notamment la conception de systèmes de transport intelligents, n'est pas seulement indispensable au maintien de sa propre croissance et compétitivité, mais elle contribuera à l'atteinte des priorités nationales comme la réduction des émissions de gaz à effet de serre, la sécurité et la sûreté, et l'amélioration de la qualité de vie dans les villes.

 *Droit devant – Une vision pour les transports au Canada* est disponible sur notre site Web à l'adresse www.ttc.gc.ca/sujet/droitdevant/menu.htm.

2.4 Loi modifiant la Loi sur les transports au Canada (projet de loi C-26)

En guise de première mesure pour respecter un certain nombre des engagements pris dans *Droit devant – Une vision pour les transports au Canada*, le gouvernement du Canada a introduit la Loi modifiant la Loi sur les transports au Canada (projet de loi C-26), qui contient une série de modifications à la *Loi sur les transports au Canada* (LTC), afin d'en affiner les dispositions. Les modifications proposées sont le fruit des nombreuses consultations menées avec l'industrie, les intervenants, les provinces et les territoires. Elles englobent des réponses à quantité de recommandations issues des rapports du Comité d'examen de la *Loi sur les transports au Canada* et de l'observatrice indépendante de la transition de la restructuration de l'industrie du transport aérien.

Dans l'industrie du transport aérien, les modifications visent la transparence des annonces de tarifs aériens, l'amélioration de l'accès du public aux conditions et modalités qui se rattachent aux tarifs aériens, et une concurrence accrue sans que cela cause trop de difficultés aux transporteurs aériens. Les modifications s'appliquent à une disposition en vigueur qui confère à l'Office des transports du Canada le pouvoir d'enquêter et de remédier aux tarifs déraisonnables et aux tarifs de fret sur les routes aériennes monopolistes au Canada, et de créer des conditions autorisant les transporteurs canadiens nouveaux et existants à prendre de l'expansion sur le marché national tout en protégeant l'intérêt du public.

Les modifications relatives au transport ferroviaire prévoient l'amélioration du régime de protection des expéditeurs pour les clients du transport ferroviaire, la résolution des problèmes de bruit, la modification des dispositions actuelles régissant l'abandon des voies de chemin de fer, l'amélioration du cadre stratégique des services ferroviaires

percevoir le réseau national de transport. Nous ne pouvons plus y voir une mosaïque de moyens de transport parallèles et concurrents, mais plutôt un seul réseau interdépendant qui relie les différentes régions du Canada les unes aux autres ainsi qu'aux marchés du reste du monde selon un mode intégré et continu.

Infrastructures

Depuis 1993, le gouvernement du Canada a investi plus de 8 milliards \$ pour moderniser les infrastructures du pays, essentiellement dans le secteur des transports. Le gouvernement entend continuer d'investir dans les infrastructures stratégiques à l'appui de la compétitivité, de la croissance durable et de l'intermodalité, en particulier pour réduire les encombrements dans les villes et les embouteillages dans les couloirs commerciaux. Le gouvernement entend engager ces investissements avec le concours d'autres ordres de gouvernement et du secteur privé. Cela englobera des initiatives pour répondre aux besoins en matière de transport urbain, comme les transports en commun, ainsi que les axes commerciaux et les corridors de passagers, tout en restant sensible aux besoins des régions rurales et éloignées.

Protection de l'environnement

Le gouvernement du Canada a pris l'engagement d'améliorer le rendement environnemental du secteur des transports. Ce dernier est censé assumer sa part des responsabilités qui permettront au Canada de s'acquitter de ses obligations internationales dans le domaine des changements climatiques. Avec le concours d'autres entités, le gouvernement continuera d'analyser les répercussions des transports sur l'environnement. Il fera la promotion du respect de l'environnement comme critère pour la planification des transports, trouvera des moyens de mettre en œuvre les obligations environnementales du Canada et freinera la pollution dans le secteur des transports, notamment en adoptant des véhicules de haute technologie, en utilisant des carburants moins polluants et en trouvant des moyens d'accroître l'efficacité du transport des marchandises.

Sécurité et sûreté

Doté de l'un des réseaux de transport les plus sûrs et sécuritaires du monde, le Canada entend maintenir sa position dominante. La sécurité et la sûreté demeureront les clés de voûte de la politique des transports du Canada. Un réseau de transport sûr et sécuritaire est un élément essentiel de l'engagement du gouvernement à vouloir protéger la santé et le bien-être de tous les Canadiens. C'est également un élément indispensable de la libre circulation des marchandises au Canada et avec nos partenaires commerciaux. Partant d'une position de force, nous avons amélioré notre réseau en prenant des mesures rapides et fructueuses après les événements tragiques du 11 septembre 2001 afin de renforcer la sécurité et la sûreté dans tous les modes de transport. Nous poursuivirons ces efforts pour promouvoir une culture de la sécurité et de sûreté dans le milieu des transports.

Misant sur de tels succès, le gouvernement se propose de peaufiner cette démarche stratégique pour encore plus stimuler la concurrence et l'efficacité là où cela est nécessaire, convaincu que le réseau de transport de demain doit demeurer essentiellement axé sur les forces du marché, le gouvernement fixant un cadre concurrentiel et n'intervenant qu'en dernier recours. Nous devons également repenser notre façon de

La concurrence du marché constitue le fondement du cadre présenté dans *Droit devant*. L'expérience démontre que la dépendance à l'égard des lois du marché a des retombées réelles et durables pour les contribuables, les utilisateurs, les collectivités et pour l'économie en général. La commercialisation et la privatisation ont démontré leur valeur, comme en témoignent la prospérité des aéroports et des ports, la Voie maritime du Saint-Laurent, les services de navigation aérienne et la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada. La productivité a progressé, en moyenne de 2,5 % par an dans les années 1990, et les coûts ont reculé, puisque les coûts annuels de transport ont baissé de plus de 13 milliards \$ depuis vingt ans.

Cadre du marché

Les cinq orientations stratégiques exposées dans *Droit devant* sont décrites ci-dessous.

2.3.1 Orientations stratégiques

- les niveaux de sécurité et de sûreté les plus élevés possible pour la vie humaine et les biens matériels, grâce à des règlements axés sur le rendement, le cas échéant;
- le transport efficace des gens et des biens pour favoriser la prospérité économique et une qualité de vie durable — grâce à des marchés concurrentiels et à des interventions ciblées en matière de réglementation et de dépenses;
- le respect de l'héritage environnemental pour les générations futures de Canadiens — grâce aux processus d'évaluation et de planification environnementale lors de la prise de décisions en matière de transport et à des interventions sélectives en matière de réglementation et de dépenses;
- des droits d'utilisation qui reflètent mieux le coût total des activités de transport et des décisions au sujet des infrastructures de transport qui répondent mieux aux besoins des utilisateurs — grâce à des modèles de gestion qui prévoient la participation des intervenants et la transparence;
- l'accessibilité raisonnable au réseau national de transport pour les personnes qui habitent dans les régions éloignées du Canada;
- l'accessibilité au réseau national sans obstacles abusifs pour les personnes atteintes d'une déficience;
- la coordination et l'harmonisation des mesures dans tous les modes de transport pour appuyer l'intermodalité et parvenir à la neutralité modale;
- des partenariats et l'intégration entre les gouvernements et avec le secteur privé pour établir un cadre stratégique des transports intégré et cohérent, tenant compte des compétences, des responsabilités et des rôles respectifs de tous les participants.

dans ce programme, sous deux rapports. En premier lieu, le secteur s'est éloigné du rôle traditionnel qui lui était imparti dans l'ancienne économie traditionnelle et il est à bien des égards fermement enchassé dans la nouvelle économie de haute technologie. En deuxième lieu, étant donné que le secteur transporte pour plus de 1 billion \$ de marchandises par an et emploie plus de 850 000 personnes, c'est incontestablement un grand catalyseur de l'économie. Si nous voulons que le pays réalise tout son potentiel en matière d'innovation (et que nous réussissions à attirer des investissements ou tout simplement à écouler de nouveaux produits sur les marchés), nous avons besoin d'un réseau de transport moderne et efficace, enraciné dans un effectif à la fois qualifié et innovant.

Protéger la sécurité et la sûreté des Canadiens

Le gouvernement du Canada a pris l'engagement de continuer à collaborer avec les intervenants pour garantir la sécurité et la sûreté des Canadiens, de rester vigilant et prêt à protéger les Canadiens contre les menaces nouvelles et de collaborer avec les États-Unis et d'autres protagonistes internationaux pour assurer nos besoins communs de sûreté. Tandis que nous nous remettons des effets catastrophiques des attaques terroristes du 11 septembre 2001, nous devons constamment veiller à ce que le réseau de transport soit à la fois sûr et sans danger, tout en conciliant ce besoin avec celui d'un réseau ouvert et efficace qui appuie nos échanges commerciaux et notre bien-être économique.

Toutes ces priorités gouvernementales se reflètent dans le nouveau document sur la vision des transports publié par le ministre des Transports en 2003. Les principes directeurs et les orientations stratégiques de ce document sont analysés dans la section 2.3 ci-après.

2.3 Droit devant — Une vision pour les transports au Canada

Le 25 février 2003, le ministre des Transports a publié *Droit devant — Une vision pour les transports au Canada*. Ce document, qui est le fruit de nombreuses consultations, expose le cadre stratégique qui permettra au réseau de transport de répondre entièrement aux besoins économiques, sociaux et environnementaux au cours des dix prochaines années et au-delà.

Droit devant énonce la vision, le cadre stratégique et les principes qui orienteront les décisions du gouvernement du Canada dans le domaine des transports dans des secteurs aussi névralgiques que les politiques commerciales, les investissements dans les infrastructures stratégiques et les initiatives à l'appui des programmes de l'État dans les domaines de la sécurité et de la sûreté, des villes concurrentielles et des communautés saines, des changements climatiques, ainsi que de l'innovation et des compétences.

La vision du gouvernement du Canada d'un réseau de transport durable repose sur les principes suivants :

En février 2002, le gouvernement du Canada a publié sa Stratégie en matière d'innovation, qui met au défi tous les secteurs de l'économie de devenir plus novateurs et de se doter d'effectifs hautement qualifiés capables de rivaliser avec les meilleurs sur les marchés mondiaux. Pour y parvenir, une partie de la stratégie cherche à améliorer nos performances en matière de recherche et développement et à trouver de nouveaux moyens de créer des connaissances et d'en assurer la transmission jusqu'aux marchés; de trouver des moyens de perfectionner, d'attirer et de retenir les esprits les plus brillants et les plus talentueux; et de trouver des moyens d'améliorer les politiques commerciales et réglementaires pour appuyer l'innovation. Les transports auront un rôle crucial à jouer

Faire du Canada un aimant qui attire les talents et les investisseurs – un chef de file mondial incontesté de l'innovation et de l'apprentissage

Depuis la ratification du Protocole de Kyoto, le gouvernement du Canada a fait du changement climatique une priorité nationale et s'est engagé à réduire les émissions de gaz à effet de serre (GES) d'ici 2012. Le gouvernement collabore de près avec tous les Canadiens et la communauté mondiale pour relever ce défi. Les transports (qui sont la plus importante source d'émissions de GES au Canada, soit 25 % du total des émissions), contribuent à la solution aux problèmes posés par les changements climatiques, grâce à des technologies novatrices, des investissements stratégiques dans les infrastructures et des changements de comportements individuels.


Bâtir un environnement sain et s'attaquer au défi du changement climatique

Conscient du lien fondamental qui existe entre la prospérité économique et la qualité de vie, le gouvernement du Canada a pris l'engagement d'avoir des villes concurrentielles et des communautés saines, dont les transports sont un maillon vital. Étant donné que 80 % des Canadiens vivent aujourd'hui dans des centres urbains, nous sommes témoins d'une augmentation des volumes de la circulation et des répercussions que les encombrements qui en résultent peuvent avoir sur l'économie, l'environnement, la société et la sécurité. Des réseaux de transport efficaces et rentables, notamment des infrastructures et des transports publics modernes, revêtiront beaucoup d'importance pour le dynamisme futur de nos villes et de nos collectivités.

Bâtir des villes concurrentielles et des communautés saines

Les transports contribuent à un certain nombre des grandes priorités de l'État, comme la gouverneure générale l'a annoncé dans le discours du Trône de 2002 :

2.2 Lien avec les priorités de l'État

 Le rapport annuel *Les transports au Canada 2002* contient une mine de renseignements sur la situation du réseau de transport canadien. Vous pouvez le consulter sur le site Web du Ministère à l'adresse www.tc.gc.ca/pol/fin/autre/rapport_annuel_sur_les_transports.htm.

2.0 Contexte social

2.1 Répercussions des transports

Les transports jouent un rôle fondamental dans la vie quotidienne des Canadiens, aussi bien sur le plan social qu'économique. Nous dépendons de tous les modes de transport – c'est-à-dire des avions, des trains, des navires, des camions, des autobus et des véhicules motorisés privés – pour le transport des marchandises et pour nos déplacements. En outre, sachiez-vous que :

- En 2002, les entreprises de transport sont intervenues pour 4 % du produit intérieur brut (PIB). Les investissements dans les transports ont représenté 3,3 % du PIB.
- En 2002, 41 % du PIB du Canada avait un rapport direct avec les exportations, dont la majeure partie sont des marchandises transportées entre le Canada et les marchés d'écoulement des États-Unis et du monde entier.
- Le commerce total de marchandises entre le Canada et les États-Unis s'est chiffré à 565 milliards \$ en 2002, soit environ 1,5 milliard \$ par jour; 65 % de ces marchandises ont été acheminées par camion et 17 % par train.
- L'ensemble du commerce de marchandises du Canada avec tous les autres pays s'est chiffré à 745 milliards \$ en 2002; 56 % de ces marchandises (417 milliards \$) ont été acheminées par la route, 14 % (103 milliards \$) par train, 14 % (102 milliards \$) par bateau et 10 % (75 milliards \$) par avion.

- La consommation totale d'énergie de l'économie canadienne a reculé de 0,4 % entre 2000 et 2001, alors que la demande d'énergie dans le secteur des transports, qui représente 34 % du total, a baissé de 1 %.
- Les dépenses touristiques au Canada se sont chiffrées à 51,8 milliards \$ en 2002, dont 19,9 milliards \$ dans le secteur des transports. Sur les sommes consacrées aux transports, plus de la moitié l'ont été aux voyages en avion et le tiers aux voyages en automobile.

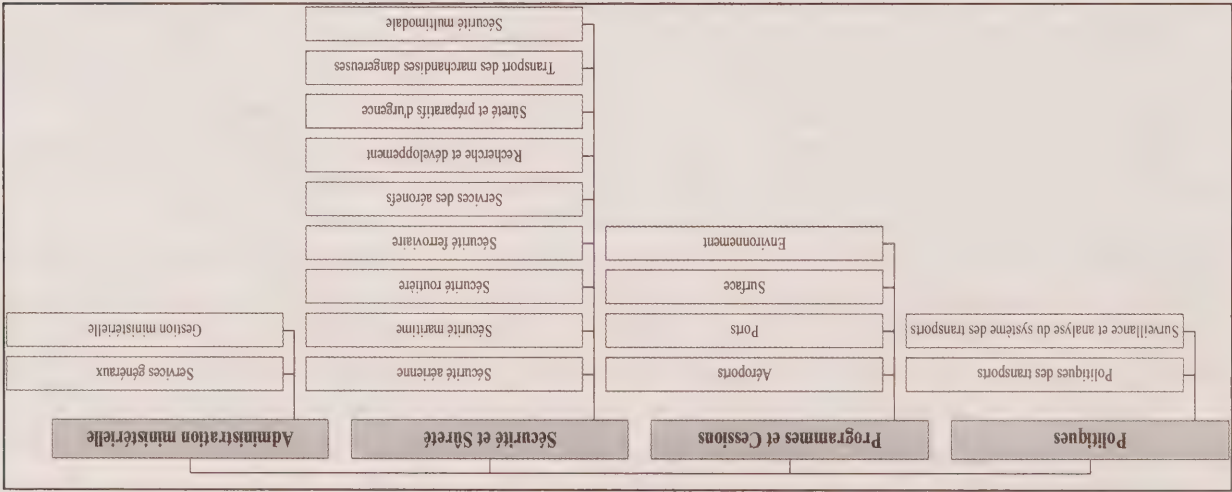
- Le secteur des transports est la plus importante source d'émissions de gaz à effet de serre (GES) au Canada, et représente 25 % du total. Sur les émissions de GES attribuables au secteur des transports en 2000, le transport routier compte pour près de 77 %, le transport aérien, 10,3 %, et les transports ferroviaire et maritime confondus, moins de 9,5 %.

- L'industrie aérospatiale canadienne emploie 90 000 personnes à travers tout le pays. Depuis 1990, le chiffre d'affaires de l'industrie aérospatiale canadienne a plus que doublé, atteignant 23,2 milliards \$ en 2001, tandis que les recettes en 2001 ont dépassé de 14 % le cap des 20,3 milliards \$ atteint en 2000.

Organismes et associations — qui ont un intérêt direct dans les infrastructures de transport, le régime de réglementation et la sécurité — Association des administrations portuaires canadiennes, Association du transport aérien du Canada, Association des compagnies de chemin de fer régionales du Canada, Association québécoise de transport et des routes, Conseil canadien de la sécurité, Association canadienne des producteurs pétroliers, Conseil des aéroports du Canada, Association canadienne de l'autobus, Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé, Association canadienne des pipelines de ressources énergétiques, Association canadienne des opérateurs de traversiers, Conseil consultatif maritime canadien, Association des armateurs canadiens, Alliance canadienne du camionnage, Association canadienne du transport urbain, Chambre de commerce maritime, Chamber of Shipping of British Columbia, Conseil des transporteurs maritimes, Fédération canadienne des municipalités, Motor Coach Canada, Opération Gareautrain, Association des chemins de fer du Canada, Fédération maritime du Canada, Association des transports du Canada, Comité consultatif sur les politiques générales relatives au transport des marchandises dangereuses, Groupe de travail fédéral-provincial-territorial sur le TMD, syndicats et associations de constructeurs automobiles.

Organismes internationaux — pour échanger des renseignements et harmoniser les règlements en matière de transport — Forum de coopération économique Asie-Pacifique, Autorités conjointes de l'aviation, Administrations des ponts internationaux, Organisation de l'aviation civile internationale, Organisation internationale de travail, Organisation maritime internationale, Organisation internationale de normalisation, Organisation du Traité de l'Atlantique-Nord, National Highway Traffic Safety Administration, Society of Automotive Engineers, Organisation de coopération et de développement économiques, Sommet des Amériques, Comité d'experts de l'ONU sur le transport des marchandises dangereuses, Commission économique des Nations Unies pour l'Europe, Forum mondial pour l'harmonisation de la réglementation automobile, Agence internationale de l'énergie atomique, U.S. Department of Transportation, U.S. Federal Emergency Management Agency, U.S. Transportation Security Administration, Conférence européenne de l'aviation civile, et Association mondiale de la Route, pour ne nommer que ceux-ci.

Secteurs d'activités et secteurs de services de Transports Canada



1.5 Nos partenaires

Transports Canada collabore avec des centaines d'organismes concernés par les questions de transport.

Autres organismes fédéraux — dont les programmes et services peuvent être touchés par les activités de transport — Agriculture et Agroalimentaire Canada, Administration du pont Blue Water, Agence des douanes et du revenu du Canada, Administration canadienne de la sûreté du transport aérien, Agence canadienne d'inspection des aliments, Commission canadienne de sûreté nucléaire, Service canadien du renseignement de la sécurité, Office des transports du Canada, Tribunal de l'aviation civile, ministère de la Défense nationale, Environnement Canada, Société des ports fédéraux Ltée, Pêches et Océans Canada, Santé Canada, Industrie Canada, Justice Canada, Ressources naturelles Canada, Gendarmerie royale du Canada, Solliciteur général du Canada et Bureau de la sécurité des transports ainsi que les administrations portuaires canadiennes et les administrations portuaires.

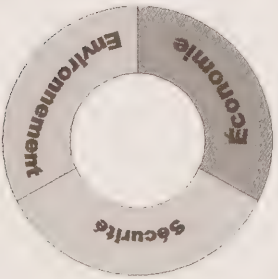
Administrations provinciales, territoriales et municipales — surtout en ce qui concerne l'entretien du réseau routier et la promotion de la sécurité routière, de même que le programme concernant le transport des marchandises dangereuses.

Entreprises du secteur des transports — qui comptent toutes sur l'application juste et équitable des règlements et sur l'élaboration de politiques visant à accroître l'efficacité du réseau de transport — Air Canada, Algoma Central Cooperation, Association des fabricants internationaux d'automobiles du Canada, Canadien Pacifique Limitée, Association canadienne des fabricants de matériels aéronautiques, Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada, Canadian Steamship Lines, Association canadienne des constructeurs de véhicules, NAV CANADA, Corporation de gestion de la Voie maritime du Saint-Laurent, Upper Lakes Group Inc., VIA Rail et WestJet.

1.3 Nos objectifs stratégiques

Les objectifs stratégiques de Transports Canada sont :

- d'établir des normes rigoureuses pour assurer un réseau de transport sécuritaire et sûr;
- de contribuer à la croissance économique et au développement social du Canada;
- de protéger l'environnement physique.



1.4 Structure organisationnelle axée sur les résultats

Aujourd'hui, la plupart des questions requièrent une approche multidisciplinaire qui tient compte d'un large éventail de facteurs liés à la sécurité, à l'économie et à l'environnement. De plus, la plupart des problèmes exigent des partenariats et la collaboration de nombreuses autorités publiques et de nombreux groupes d'intérêt. Les décisions doivent être soigneusement soupesées et analysées pour concilier au mieux des intérêts opposés. De fait, les mesures prises pour obtenir des résultats dans un secteur peuvent avoir de graves conséquences sur d'autres secteurs.

Compte tenu de la complexité du programme national de transports, Transports Canada utilise une méthode de gestion matricielle. La matrice définit les responsabilités de leadership sur les plans organisationnel et fonctionnel. Ainsi, les résultats sont au centre de la planification et des rapports du Ministère et sont obtenus d'une façon intégrée, où les différences régionales trouvent leur place.

Sur le plan organisationnel, le Ministère est divisé en quatre groupes à l'administration centrale dirigés par des sous-ministres adjoints et en cinq bureaux régionaux, dirigés par des directeurs généraux régionaux. L'administration centrale comprend également le groupe Communications, les Services juridiques, le cabinet du ministre et le bureau du sous-ministre. Les dirigeants sont responsables de la gestion de leur organisation et de la production des résultats définis dans les plans nationaux des secteurs de services.

Sur le plan fonctionnel, Transports Canada compte quatre secteurs d'activités dont chacun comporte au moins deux secteurs de services (voir tableau ci-après). Les secteurs d'activités sont le reflet des programmes et des services du Ministère et pas exactement celui des axes organisationnels. Ils recourent les organisations régionales pour favoriser la multimodalité qui est axée sur des stratégies et des résultats communs. Les secteurs d'activités et de services constituent des tribunes permettant d'établir les programmes, politiques et normes nationaux et d'assurer la direction fonctionnelle des bureaux régionaux qui ont été établis pour veiller à ce que la prestation des services se fasse le plus près possible des clients et des groupes d'intérêt.

1.0 Introduction à Transports Canada

1.1 Qui nous sommes

Transports Canada a la responsabilité de donner suite aux politiques, aux programmes et aux objectifs établis par le gouvernement du Canada en matière de transport. Le Ministère veille à ce que tous les éléments du réseau de transport fonctionnent de façon efficace et intégrée afin d'offrir aux Canadiens un réseau viable à la fois sécuritaire, efficace et respectueux de l'environnement.

Notre vision . . .

Le meilleur réseau de transport pour le Canada et les Canadiens

Notre mission . . .

Établir et administrer des politiques, règlements et programmes pour assurer un réseau de transport sécuritaire, efficace et respectueux de l'environnement

1.2 Mandat législatif

Au Canada, tous les ordres de

gouvernement sont responsables du

réseau de transport national.

L'exécution des programmes et la

prestation des services de Transports

Canada se font conformément aux

nombreux pouvoirs législatifs et

constitutionnels. Notre rôle consiste à

élaborer un cadre pertinent de politiques

et de lois qui amélioreront la sécurité, la

sûreté, la compétitivité et la viabilité du

réseau de transport canadien.

☐ Pour obtenir une liste complète des

lois administrées par Transports Canada,

visitez notre site Web :

www.tc.gc.ca/lois-

reglements/listedeslois/menu.htm.

Voici quelques-unes des lois que nous

administrons :

- Loi sur l'aéronautique
- Loi maritime du Canada
- Loi sur la marine marchande du Canada
- Loi sur les transports au Canada
- Loi sur l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien
- Loi sur le ministère des Transports
- Loi sur la responsabilité en matière maritime
- Loi sur la sécurité des véhicules automobiles
- Loi de 1987 sur la sécurité des véhicules automobiles
- Loi sur la sécurité ferroviaire
- Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses

Message du ministre

J'ai le plaisir de soumettre le *Rapport ministériel sur le rendement* de Transports Canada pour la période qui a pris fin le 31 mars 2003.

L'an dernier a été à nouveau une année chargée pour le Ministère. Parmi ses principaux exploits, il faut mentionner *Droit devant – Une vision pour les transports au Canada*, que j'ai eu la grande fierté de publier en février 2003. Ce document contient des recommandations de vaste portée pour que le Canada possède le meilleur réseau de transport qui soit au cours des dix prochaines années et au-delà, et prenne des mesures concrètes pour faire face aux défis immédiats auxquels est confronté le réseau de transport.



Comme vous le constaterez à la lecture de ce rapport, nous commençons déjà à voir des résultats concrets dans les principaux secteurs répertoriés dans *Droit devant*. Nous établissons des cadres qui favorisent une conjonction propice à la concurrence, ce qui procure aux Canadiens un plus grand nombre de choix en matière de transport. Nous investissons dans des infrastructures pour réduire les encombrements et permettre au réseau de transport de satisfaire aux besoins accrus de l'économie.

Pendant ce temps, nous enregistrons d'intéressants progrès dans la mise en œuvre de notre deuxième Stratégie de développement durable, dont le but est d'atténuer les incidences que les transports ont sur l'environnement et sur notre qualité de vie. Et, grâce à une réglementation intelligente, à l'harmonisation et à la promotion d'une culture de la sécurité, et à un certain nombre d'initiatives visant à renforcer la sûreté, nous continuons d'avoir l'un des réseaux de transport les plus sûrs et les plus sécuritaires du monde. Ces résultats sont possibles dans une large mesure grâce à de nouvelles approches et technologies novatrices et aux compétences des travailleurs de ce qui est en passe de devenir un secteur de plus en plus axé sur le savoir.

Les transports nous touchent au quotidien, depuis le temps qu'il nous faut pour aller au travail jusqu'aux produits que nous trouvons sur les étagères de nos magasins, et ils ont de profondes répercussions sur l'économie et sur notre qualité de vie. C'est pourquoi j'encourage tous les Canadiens à s'investir tandis que nous continuons à donner corps à notre vision du meilleur réseau de transport qui soit pour le Canada et les Canadiens.

A large, stylized handwritten signature in black ink, which appears to read 'D. Collenette'.

L'honorable David M. Collenette, C.P., député
Ministre des Transports

Résumé

Orientation stratégique	Points forts du rendement					
Cadre du marché (voir section 3.4.1)	<ul style="list-style-type: none">Depuis plusieurs dizaines d'années, le réseau de transport a subi des transformations radicales, qui ont eu nombre de résultats positifs. Les gains de productivité dans le secteur des transports ont largement dépassé ceux de l'économie en général dans des proportions de deux pour un.Les dépenses consacrées par le fédéral au secteur des transports accusent une tendance générale à la baisse.	<ul style="list-style-type: none">L'initiative de commercialisation des aéroports fédéraux connaît un succès retentissant. Les aéroports du Canada traitent près de 90 millions de passagers réguliers par an. Pour faire face à ce niveau d'activité, plus de 6 milliards \$ de fonds privés ont été investis dans des projets d'immobilisations aéroportuaires depuis 1992.À la fin mars 2003, Transports Canada s'était dessaisi de 448 de ses 549 ports d'origine, faisant réaliser aux contribuables canadiens des économies de plus de 122 millions \$.	<ul style="list-style-type: none">À la fin de 2002-2003, Transports Canada avait recensé 474 sites potentiellement contaminés, dont 447 ont fait l'objet d'une évaluation; 27 sont soupçonnés d'être contaminés.L'an dernier, Transports Canada a procédé à 174 évaluations environnementales conformément à la Loi canadienne sur l'évaluation environnementale.En 2002, 24 des 65 véhicules neufs achetés par Transports Canada étaient alimentés par des carburants de substitution.	<ul style="list-style-type: none">En dépit d'une augmentation de la circulation, des planchers records d'accidents ont été enregistrés dans les secteurs du transport aérien et maritime (les plus bas taux annuels en 25 ans) et sur la route (le moins grand nombre de collisions ayant fait des victimes depuis plus de 50 ans). Dans le secteur du transport ferroviaire, les accidents déclarés ont poursuivi leur tendance à la baisse quinquennale.	Innovation et compétences (voir section 3.4.5)	<ul style="list-style-type: none">30 millions \$ sont consacrés aux systèmes de transport intelligents (STI), dont 4 millions \$ ont été dépensés ou engagés dans des innovations STI.Transports Canada s'emploie à moderniser les équipements et les installations du Centre d'essais pour véhicules automobiles de Blainville (Québec).

Table des matières

Résumé.....	1
Message du ministre.....	2
1.0 Introduction à Transports Canada.....	3
1.1 Qui nous sommes	3
1.2 Mandat législatif.....	3
1.3 Nos objectifs stratégiques	4
1.4 Structure organisationnelle axée sur les résultats	4
1.5 Nos partenaires.....	5
2.0 Contexte social.....	7
2.1 Répercussions des transports	7
2.2 Lien avec les priorités de l'État	8
2.3 Droit devant — Une vision pour les transports au Canada.....	9
2.3.1 Orientations stratégiques	10
2.4 Loi modifiant la Loi sur les transports au Canada (projet de loi C-26) ..	12
3.0 Rendement du Ministère.....	14
3.1 Contribution à nos objectifs stratégiques.....	14
3.2 Modèle de rendement fondé sur les résultats	15
3.3 Aperçu des dépenses du Ministère	17
3.4 Résultats en matière de rendement par orientation stratégique.....	19
3.4.1 Cadre du marché.....	19
3.4.2 Infrastructures	27
3.4.3 Protection de l'environnement	35
3.4.4 Sécurité et sûreté	44
3.4.5 Innovation et compétences	63
3.5 Transports Canada – Le programme de gestion	66
4.0 Tableaux financiers.....	72
5.0 Nos bureaux.....	96
Index	97

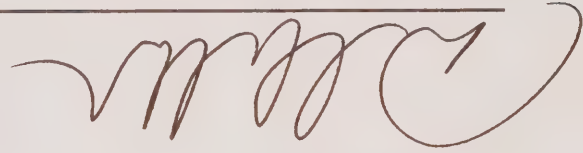
Transports Canada

Rapport ministériel sur le rendement

Pour la période se terminant
le 31 mars 2003

Approuvé

Ministre des Transports

A handwritten signature in dark ink, appearing to be 'L. Martin', is written over a horizontal line. A vertical line extends downwards from the center of the horizontal line, creating a signature block.

Avant-propos

Au printemps 2000, la présidente du Conseil du Trésor a déposé au Parlement le document intitulé *Des résultats pour les Canadiens et les Canadiennes : Un cadre de gestion pour le gouvernement du Canada*. Ce document expose clairement les mesures qu'entend prendre le gouvernement pour améliorer et moderniser les pratiques de gestion des ministères et organismes fédéraux.

En ce début de millénaire, l'approche utilisée par le gouvernement pour offrir ses programmes et services aux Canadiens et aux Canadiennes se fonde sur quatre engagements clés en matière de gestion. Tout d'abord, les ministères et les organismes doivent reconnaître que leur raison d'être est de servir la population canadienne et que tous leurs programmes, services et activités doivent donc être « axés sur les citoyens ». Deuxièmement, le gouvernement du Canada s'engage à gérer ses activités conformément aux valeurs les plus élevées de la fonction publique. Troisièmement, dépendre de façon judicieuse, c'est dépendre avec sagesse dans les secteurs qui importent le plus aux Canadiens et aux Canadiennes. En dernier lieu, le gouvernement du Canada entend mettre l'accent sur les résultats, c'est-à-dire sur les impacts et les effets des programmes.

Les rapports ministériels sur le rendement jouent un rôle de premier plan dans le cycle de planification, de suivi, d'évaluation ainsi que de communication des résultats, par l'entremise des ministres, au Parlement et aux citoyens. Les ministères et les organismes sont invités à rédiger leurs rapports en appliquant les principes pour l'établissement des rapports publics sur le rendement efficaces (voir le *Guide pour la préparation des rapports ministériels sur le rendement 2003* : http://www.tbs-sct.gc.ca/rma/dpr/02-03/guidance/gl-ld_f.asp). Selon ces derniers, un rapport ne peut être efficace que s'il présente un tableau du rendement qui soit non seulement cohérent et équilibré mais bref et pertinent. Un tel rapport doit insister sur les résultats - soit les avantages dévolus aux Canadiens et aux Canadiennes et à la société canadienne - et il doit refléter ce que l'organisation a pu contribuer à ces résultats. Il doit mettre le rendement du ministère en contexte ainsi que décrire les risques et les défis auxquels le ministère a été exposé en répondant aux attentes sur le rendement. Le rapport doit aussi souligner les réalisations obtenues en partenariat avec d'autres organisations gouvernementales et non-gouvernementales. Et comme il est nécessaire de dépenser judicieusement, il doit exposer les liens qui existent entre les ressources et les résultats. Enfin, un tel rapport ne peut être crédible que si le rendement décrit est corroboré par la méthodologie utilisée et par des données pertinentes.

Par l'intermédiaire des rapports sur le rendement, les ministères et organismes visent à répondre au besoin croissant d'information des parlementaires, des Canadiens et des Canadiennes. Par leurs observations et leurs suggestions, les parlementaires et les autres lecteurs peuvent contribuer grandement à améliorer la qualité de ces rapports. Nous invitons donc tous les lecteurs à évaluer le rapport sur le rendement d'une institution gouvernementale en se fondant sur les principes établis et à lui fournir des commentaires en vue du prochain cycle de planification et de rendement.

Le présent rapport peut être consulté sur le Site web du Secrétariat du Conseil du Trésor du Canada à l'adresse suivante : <http://www.tbs-sct.gc.ca/rma/dpr/dprf.asp>

Les observations ou les questions peuvent être adressées à :

Direction de la gestion axée sur les résultats
Secrétariat du Conseil du Trésor du Canada
L'Esplanade Laurier
Ottawa (Ontario) K1A 0R5
OU à : rma-mrr@tbs-sct.gc.ca



Les documents budgétaires

Chaque année, le gouvernement établit son Budget des dépenses, qui présente l'information à l'appui des autorisations de dépenser demandées au Parlement pour l'affectation des fonds publics. Ces demandes d'autorisations sont présentées officiellement au moyen d'un projet de loi de crédits déposé au Parlement.

Le Budget des dépenses du gouvernement du Canada est divisé en plusieurs parties. Commençant par un aperçu des dépenses totales du gouvernement dans la Partie I, les documents deviennent de plus en plus détaillés. Dans la Partie II, les dépenses sont décrites selon les ministères, les organismes et les programmes. Cette partie renferme aussi le libellé proposé des conditions qui s'appliquent aux pouvoirs de dépenser qu'on demande au Parlement d'accorder.

Le Rapport sur les plans et les priorités fournit des détails supplémentaires sur chacun des ministères ainsi que sur leurs programmes qui sont principalement axés sur une planification plus stratégique et les renseignements sur les résultats escomptés.

Le Rapport sur le rendement met l'accent sur la responsabilisation basée sur les résultats en indiquant les réalisations en fonction des prévisions de rendement et les engagements à l'endroit des résultats qui sont exposés dans le *Rapport sur les plans et les priorités*.

Le Budget des dépenses, de même que le budget du ministre des Finances, sont le reflet de la planification budgétaire annuelle de l'État et de ses priorités en matière d'affectation des ressources. Ces documents, auxquels le Parlement s'ajoute par la suite les Comptes publics et les rapports ministériels sur le rendement, aident le Parlement à s'assurer que le gouvernement est dûment comptable de l'affectation et de la gestion des fonds publics.

©Ministre des Travaux publics et Services gouvernementaux Canada — 2003

Ce document est disponible en médias substitués sur demande.

Ce document est disponible sur le site Web du SCT à l'adresse suivante : www.tbs-sct.gc.ca.

En vente au Canada chez votre libraire local ou par la poste auprès des Editions du gouvernement du Canada – TPSGC
Ottawa, Canada K1A 0S9

N° de catalogue BT31-4/14-2003
ISBN 0-660-62444-3



Transports Canada

Rapport sur le rendement

Pour la période se terminant
le 31 mars 2003



Transportation Safety Board of Canada

Performance Report

For the period ending
March 31, 2003



Canada

The Estimates Documents

Each year, the government prepares Estimates in support of its request to Parliament for authority to spend public monies. This request is formalized through the tabling of appropriation bills in Parliament.

The Estimates of the Government of Canada are structured in several parts. Beginning with an overview of total government spending in Part I, the documents become increasingly more specific. Part II outlines spending according to departments, agencies and programs and contains the proposed wording of the conditions governing spending which Parliament will be asked to approve.

The *Report on Plans and Priorities* provides additional detail on each department and its programs primarily in terms of more strategically oriented planning and results information with a focus on outcomes.

The *Departmental Performance Report* provides a focus on results-based accountability by reporting on accomplishments achieved against the performance expectations and results commitments as set out in the spring *Report on Plans and Priorities*.

The Estimates, along with the Minister of Finance's Budget, reflect the government's annual budget planning and resource allocation priorities. In combination with the subsequent reporting of financial results in the Public Accounts and of accomplishments achieved in Departmental Performance Reports, this material helps Parliament hold the government to account for the allocation and management of funds.

©Minister of Public Works and Government Services Canada —
2003

This document is available in multiple formats upon request.

This document is available on the TBS Web site at the following
address: www.tbs-sct.gc.ca.

Available in Canada through your local bookseller or by mail from
Canadian Government Publishing — PWGSC
Ottawa, Canada K1A 0S9

Catalogue No. BT31-4/77-2003
ISBN 0-660-62445-1



Foreword

In the spring of 2000, the President of the Treasury Board tabled in Parliament the document “Results for Canadians: A Management Framework for the Government of Canada”. This document sets a clear agenda for improving and modernising management practices in federal departments and agencies.

Four key management commitments form the basis for this vision of how the Government will deliver their services and benefits to Canadians in the new millennium. In this vision, departments and agencies recognise that they exist to serve Canadians and that a “citizen focus” shapes all activities, programs and services. This vision commits the Government of Canada to manage its business by the highest public service values. Responsible spending means spending wisely on the things that matter to Canadians. And finally, this vision sets a clear focus on results – the impact and effects of programs.

Departmental performance reports play a key role in the cycle of planning, monitoring, evaluating, and reporting results to Parliament and citizens on behalf of ministers. Departments and agencies are encouraged to prepare their reports following principles for effective performance reporting (provided in the *Guide to Preparing the 2003 Departmental Performance Report*: http://www.tbs-sct.gc.ca/rma/dpr/02-03/guidance/gl-ld_e.asp). Based on these principles, an effective report provides a coherent and balanced picture of performance that is brief and to the point. It focuses on outcomes - benefits to Canadians and Canadian society - and describes the contribution the organisation has made toward those outcomes. It sets the department's performance in context, associates performance with earlier commitments, explains any changes, and discusses risks and challenges faced by the organisation in delivering on these commitments. Achievements realised in partnership with other governmental and non-governmental organisations are also discussed. Supporting the need for responsible spending, it links resources to results. Finally, the report is credible because it substantiates the performance information with appropriate methodologies and relevant data.

In performance reports, departments and agencies strive to respond to the ongoing and evolving information needs of parliamentarians and Canadians. The input of parliamentarians and other readers can do much to improve these reports over time. The reader is encouraged to assess the performance reports of organisations according to the established principles, and provide comments to departments and agencies to help them improve in their next planning and reporting cycle.

This report is accessible from the Treasury Board of Canada Secretariat Internet site:
<http://www.tbs-sct.gc.ca/rma/dpr/dpre.asp>

Comments or questions can be directed to:

Results-based Management Directorate
Treasury Board of Canada Secretariat
L'Esplanade Laurier
Ottawa, Ontario K1A 0R5
OR at: rma-mrr@tbs-sct.gc.ca


Transportation Safety Board of Canada

Departmental Performance Report

for the period ending
March 31, 2003



Camille H. Thériault
Chairperson
Transportation Safety Board of
Canada



Stéphane Dion
President
Queen's Privy Council for Canada



Canada

Table of Contents

List of Figures and Tables	ii
Section 1: The Chairperson's Message	1
Section 2: Strategic Context	3
2.1 Mandate and Mission	3
2.2 Key Co-delivery Partners	4
2.3 Risks and Challenges	4
2.3.1 Public Interest in Transportation Safety and Evolving Stakeholders Needs	4
2.3.2 Impact of Technology on Transportation	5
2.3.3 Level of Activity	6
2.3.4 Swissair Flight 111 Accident Investigation	6
2.3.5 Increased Litigation	7
2.3.6 Human Resources	7
2.3.7 Information Management	8
Section 3: Departmental Performance	9
3.1 Performance Management Framework	9
3.1.1 Plans and Priorities	9
3.1.2 Logic Model	10
3.1.3 Measurement Methodology	11
3.2 Performance Accomplishments	11
3.2.1 Swissair Flight 111 Investigation	13
3.2.2 Public Confidence in the Safety of the Transportation System	17
3.2.3 Implementation of Appropriate Safety Actions	18
3.2.4 Awareness of Safety Issues and Strengthened Safety Culture on the Part of Government, Industry and the Public	23
3.2.5 Increased Level of Safety Through the Reduction of Risk	25
3.3 Surveying Client Needs and Adjusting Program Delivery	27
3.3.1 Stakeholder Needs Analysis Project	27
3.3.2 Government On-Line	28
3.4 Modern Management	28
3.4.1 Effective Organizational Performance	29
3.4.2 Implementing Modern Comptrollership	30
Section 4: Other Information	33
Appendices	34
Appendix A: Transportation Safety Statistics	35
Appendix B: Financial Performance	36
Appendix C: Internet Addresses for Other Organizations	41
Appendix D: Consolidated Reporting	42
Appendix E: Financial Statements and Auditor's Report	49

List of Figures and Tables

Figure 1: TSB Results-Based Logic Model	10
Figure 2: Accidents Reported to the TSB	12
Figure 3: TSB Score Card	13
Figure 4: SR 111 Costs by Fiscal Year	14
Figure 5: Tracking the Safety of Modes	18
Figure 6: TSB Productivity	19
Figure 7: Safety Outputs by the TSB	20
Figure 8: Occurrences Investigated and Safety Actions—Part I	21
Figure 9: Occurrences Investigated and Safety Actions—Part II	22
Figure 10: Assessment of Responses to TSB Recommendations—Current Year	26
Figure 11: Assessment of Responses to TSB Recommendations (1990-2003)	26
Figure 12: Use of Financial Authorities	36
Figure 13: Detailed Breakdown of 2002-2003 Total Authorities	37
Figure 14: Net Cost of Program by Operating Activities	39
Figure 15: TSB Historical Spending	40
Figure 16: Employment Equity Representation by Designated Group	45
Figure 17: TSB Contracting Activities	47
Financial Table 1: Summary of Voted Appropriations	37
Financial Table 2: Comparison of Total Planned Spending to Actual Spending	38
Financial Table 3: Historical Comparison of Total Planned Spending to Actual Spending ..	40

Section 1: The Chairperson's Message

The Transportation Safety Board of Canada (TSB) enjoys a solid reputation as a professional and technically-competent organization that consistently contributes to the advancement of transportation safety in Canada and internationally. The TSB is also recognized as a leader amongst small federal departments and agencies for its efforts on management renewal. Now well into its second decade of existence, the TSB is not content to rest on its past successes. The past year has been extremely busy for our managers, staff and Board members.

March 2003 saw the completion of the investigation into the crash of Swissair Flight 111 and the release of the final Board report. This was the largest and most complex aviation safety investigation the TSB has ever undertaken and required a significant investment of people, resources and time. These efforts culminated in a comprehensive report and 23 safety recommendations that have led to significant changes worldwide.

The TSB also undertook and completed a stakeholder needs analysis. This important consultation, provided us with valuable information that is being used to review and adjust our processes and outputs while maintaining our commitment to investigation quality and report publication timeliness. This will ensure that the TSB can continue to provide a relevant, useful and efficient safety investigation program.

In 2002-2003, the TSB published its first Business Plan bringing together a number of priorities with a strong commitment to action. Modern comptrollership management initiatives were fully integrated into this business plan. Over the course of the year, many excellent results were achieved thereby establishing a solid foundation for further improvements in subsequent years. Our management improvement initiatives, combined with discussions and negotiations with the Treasury Board Secretariat, have led to the approval of additional resources to assist the TSB in dealing with mounting resource pressures.

As we look forward to the future and the challenges that lie ahead, we are confident that the organization will continue to make an effective contribution to advancing transportation safety for Canadians. Given the events of the past two years, and concerns with the safety and security of transportation, Canadians expect no less.

Section 2: Strategic Context

2.1 Mandate and Mission

The Transportation Safety Board of Canada (TSB) is an independent agency created in 1990 by an Act of Parliament (*Canadian Transportation Accident Investigation and Safety Board Act*). Under this legislation, the TSB's only objective is the advancement of transportation safety in the marine, rail, pipeline and air transportation systems. This mandate is fulfilled by conducting independent investigations including, when necessary, public inquiries into selected transportation occurrences. The purpose of these investigations and inquiries is to make findings as to the causes and contributing factors of the occurrences and to identify safety deficiencies which in turn may result in recommendations designed to improve safety and reduce or eliminate risks to people, property and the environment.

Our Mission: to advance transportation safety.



The jurisdiction of the TSB includes all marine, rail, pipeline and air transportation occurrences in or over Canada. The Board also represents Canadian interests in foreign investigations of transportation accidents involving ships, railway rolling stock, or aircraft registered, licensed, or manufactured in Canada. In addition, the Board carries out some of Canada's transportation safety obligations to the International Civil Aviation Organization (ICAO) and the International Maritime Organization (IMO).

The TSB reports annually to Parliament on its activities, findings and recommendations through the President of the Queen's Privy Council. As such, the TSB is not part of any portfolio to which Transport Canada, Fisheries and Oceans Canada - Canadian Coast Guard or the National Energy Board belong. The creation of the TSB as an independent agency eliminated any potential for a conflict of interest within government bodies regulating or operating transportation activities, while also investigating the failures associated with their own regulations and operations. The legislation gives the TSB the exclusive authority to investigate for the purposes of making findings as to causes and contributing factors and provides that other departments (such as Transport Canada and the National Energy Board) may investigate for any other purposes. The TSB's investigation process is described on our Web site at http://www.tsb.gc.ca/en/investigation_process/tsb_brochure.pdf.

2.2 Key Co-delivery Partners

Many individuals and groups cooperate with the TSB in the fulfilment of its mandate. During the course of an investigation, the TSB interacts directly with individuals, such as survivors, witnesses, next-of-kin, and operators, with other organizations and agencies, such as coroners, police, manufacturers, owners, and insurance companies, and with other federal government departments and agencies. The cooperation of all these individuals and organizations is essential to the conduct of the TSB's business, whether they contribute as providers of information or of support services.

The TSB has no authority to implement changes; its mandate is limited to the identification of safety deficiencies and the communication of credible safety messages and persuasive arguments to influence change. The TSB can therefore be deemed successful when others, such as regulators, operators, and manufacturers, implement actions to mitigate risks using the TSB outputs. The TSB is one of many Canadian and foreign organizations involved in improving transportation safety nationally and internationally.

2.3 Risks and Challenges

The TSB operates within the context of the very large and complex Canadian transportation system (see the Transport Canada Internet site at http://www.tc.gc.ca/pol/en/t-facts3/Transportation_Annual_Report.html and the National Energy Board site at http://www.neb.gc.ca/energy/index_e.htm for details). This system is very dynamic and in a constant state of change, resulting in particular challenges for the TSB.

2.3.1 Public Interest in Transportation Safety and Evolving Stakeholders Needs

Transportation safety has always been a matter of public concern in Canada. This is largely due to the essential social and economic role that the transportation system plays in this country. New information demands have evolved in the aftermath of such accidents as the crash of Swissair Flight 111 (SR 111) near Peggy's Cove, Nova Scotia, the April 2001 Via Rail train derailment in Stewiacke, Nova Scotia, the sinking of the *Lady Duck* tourist amphibus in Ottawa, Ontario, and the February 2001 explosion of a gas pipeline compressor station in Quebec's Eastern Townships. News media expect real-time, round-the-clock, on-site coverage. The expectations of the next-of-kin for support from the investigating agencies have also increased. They have an enormous thirst for up-to-date factual information; most wish to closely follow the progress of the investigation. Given the loss they have suffered, great care must be exercised in communicating with them. The TSB also faces increasing demands for occurrence data from regulators, as well as for information through the Access to Information program, especially given the

increasing trend toward litigation resulting from transportation accidents. Manufacturers and operators expect more technical information within a shorter time frame to take appropriate safety actions and thereby preserve their competitive interests.

The terrorist attacks in the United States on September 11, 2001 also had a significant impact on transportation activities in Canada and abroad. The public is interested, more than ever before, in transportation security issues and views safety and security as essentially the same thing. The TSB has noted that the “security” concerns of the general population have heightened their preoccupation with “safety” issues.

Fulfilling these evolving needs is proving to be a major challenge with existing resource levels. In 2002-2003, the TSB therefore undertook a stakeholder needs analysis to better understand the current and future needs of its stakeholders. The results of this analysis will be used to adjust the TSB’s products and services to optimize results achieved. Section 3.3.1 of this report provides more detailed information on this initiative.

2.3.2 Impact of Technology on Transportation

Over the last 10 years, the rate of technological change in the transportation industry has been very rapid. This is largely due to significant advances in computer and electronics technology, the development of new materials, and their application to the transportation industry. These advances affect all modes of transportation, and while many of them enable investigators to perform their work more effectively, they also make the job of investigation and safety analysis increasingly more complex and specialized. The increased reliance on automation poses particular problems for analysing failures at the human-machine interface.

These rapid technological changes represent dual challenges for the TSB. First, considerable investments must be made in employee training to maintain the required level of technical expertise. Without a solid and current knowledge base, TSB investigators would very rapidly lose their credibility vis-à-vis the industry. Secondly, the TSB must maintain the appropriate capital asset infrastructure required to test and examine the equipment and materials in use by industry. This is a significant challenge, given that the TSB, like most other governmental organizations, had significantly reduced its capital investments over the past 10 years in order to cope with important budget cuts. The cumulative impact of these cuts has led to a significant capital asset rust-out. Rather than simply having to keep up with industry, the TSB must now also face the challenge of catching-up on technology.

TSB senior management recognized the importance of these challenges and the need for immediate action. This led to the identification of employee learning and capital asset replacement as immediate priorities. A number of initiatives were identified in the 2002-2003 Business Plan to address employee learning. Discussions were also held with the

Treasury Board Secretariat and the case was made to obtain one-time incremental resources to address the capital asset rust-out problem. Section 3.4.1 of this report provides more detailed information on these initiatives.

2.3.3 Level of Activity

On average, 3,500 transportation occurrences are reported each year in accordance with federal reporting requirements. The TSB bases its decision to investigate on its Occurrence Classification Policy (see the TSB Internet site at <http://www.tsb.gc.ca/en/common/policies/occurrences.asp> for details) using a comprehensive risk management process aimed at evaluating the consequences of operational decisions. The prime criterion for deciding to investigate is whether an investigation is likely to lead to a reduction in risk to persons, property or the environment. Based upon these considerations, the TSB does not investigate some accidents which are less likely to result in safety actions, even when they involve fatalities. This has resulted in some adverse public reaction, and the TSB has come under increased public pressure to investigate more occurrences. Approximately 140 investigations are currently in progress. Of that total, approximately 37% are more than one year old. For a relatively-small organization, the management of this backlog, combined with the sustained uptake of new cases, presents an ongoing challenge to meet the expectations arising from the high level of public interest and demand for investigations.

As reported in previous Departmental Performance Reports, despite numerous efforts over the past few years, limited success was achieved in reducing the backlog. TSB senior management recognized the need for a totally different approach. A plan was drafted and short term incremental funding was requested for a period of two years to implement the plan. Section 3.2.3 of this report provides more detailed information on this initiative.

2.3.4 Swissair Flight 111 Accident Investigation

The crash of SR 111, near Peggy's Cove, Nova Scotia, en route to Geneva from New York on the night of September 2, 1998 took the lives of 229 persons. This has been the largest and most complex safety investigation the TSB has ever undertaken. In fact, it is one of the most complex accident investigations ever undertaken by any accident investigation agency worldwide. The extent of destruction of the aircraft, as well as the complexities of wreckage recovery from the bottom of the ocean, made the task of investigating extremely difficult. TSB investigators and support staff worked thousands of hours to get the job done as expeditiously as possible.

The TSB has gone to great lengths to release significant information as it became available. Many of the TSB's recommendations were issued during the course of the investigation and have already been adopted by regulatory authorities, airlines and aircraft

manufacturers. However, September 2002 marked the fourth anniversary of the crash, and the final report had not yet been published. There were numerous questions from the next-of-kin, key stakeholders, the local Nova Scotia community and the media with respect to when the investigation would be completed and the final report released. The core TSB investigation team was also becoming exhausted and work on other investigations was being delayed. Everyone sought closure as soon as possible.

Nevertheless, expectations of the final report remained very high. With concentrated effort, the final occurrence investigation report was issued on March 27, 2003. The TSB successfully overcame the risks and challenges by delivering a long awaited report which was universally accepted for its technical excellence and its messages. Feedback was largely positive and a significant number of unsolicited letters of appreciation and commendation were received by the TSB. Section 3.2.1 of this report provides more detailed information on the results of this investigation.

2.3.5 Increased Litigation

There are significant increases worldwide in litigation surrounding transportation accidents. Civil suits, and in some cases criminal charges, are becoming common practice. Consequently, challenges to information protection provisions of the *Canadian Transportation Accident Investigation and Safety Board Act* also occur more frequently. This results in a greater pressure and investment by the TSB in legal services and information management activities to preserve the integrity of our investigation process and of our legislation. Given the fundamental and critical tenet that information obtained by the TSB during the course of accident investigations must be used only for the furtherance of transportation safety and not for other purposes, the TSB has little choice but to respond to legal/court proceedings when it is named as a party in a case, when court orders are served to obtain TSB records, or when investigators are summoned as expert witnesses.

2.3.6 Human Resources

A key risk for the TSB in delivering on its priorities is related to its workforce. The TSB has already seen a significant turn-over within its management team and investigation staff. More staff departures are foreseen in the next few years as additional employees and managers retire or move on to other career opportunities. This will leave the TSB with a significant loss of corporate memory and of experienced staff in many facets of the operations. Succession planning measures are being considered to ensure that service delivery is not hampered due to gaps created by the departure of these staff members.

In June 2002, the TSB participated in the Public Service Employee Survey. Although the survey results were generally positive, a number of areas of concern were identified. Employees identified concerns with: workload pressures, career development,

classification and compensation, as well as internal communications and governance issues. If these issues are left unaddressed, the TSB could be faced with employee retention and morale problems that could detract attention and resources from the corporate priorities. A committee of employees and managers has developed an action plan which addresses these issues of importance. This plan will be implemented in the coming year.

2.3.7 Information Management

The effectiveness and value of the TSB are derived from its mandate to collect factual information associated with transportation accidents, to analyse that information, and to transfer information and knowledge to agents of change and the Canadian public so that safety improvements may be effected. The TSB's current applications and systems were developed to support only some of the data collection and analysis work of the investigators. Even with numerous attempts to map the core business processes on the systems, they still do not support the full life cycle of the investigation process nor do they support the management of the multimedia case files required for each investigation. As a result, there are now a number of different disconnected systems and databases used to support investigations. Hence, there is no uniform practice by which the information is gathered, created or stored. There is limited knowledge of what we have and where it is. In addition to this, the technology upon which the major data collection systems are based is no longer widely supported in the industry thereby making system maintenance and enhancements difficult and expensive.

The TSB has a well-documented need for an integrated information management solution supporting business requirements and providing for electronic records management. A plan is now being put in place for the development of the next generation of business applications that will replace the current applications. By redesigning the current applications to make better use of new technologies, particularly in supporting unstructured and multimedia information, the TSB can provide more effective and integrated tools for investigators, a more efficient process for producing investigation reports and better long-term sustainability of the information systems at the TSB.

Section 3: Departmental Performance

3.1 Performance Management Framework

In 2002-2003, the TSB undertook the development of an integrated performance management framework. The framework consists of five key documents. The five-year *TSB Strategic Plan* is used to set the strategic directions. The annual *Business Plan* is then used to set the short-term priorities and to guide the activities and resource allocation decisions for the coming year. The *Report on Plans and Priorities*, based upon the Business Plan, defines the commitments to Parliament and Canadians. The *Balanced Score Card* defines specific performance indicators and is used by management to measure and monitor progress. Finally, the *Departmental Performance Report* closes the accountability loop by reporting to Parliament on the results achieved.

3.1.1 Plans and Priorities

In its 2002-2003 *Report on Plans and Priorities*, the TSB defined the following desired strategic outcome and related indicators.

Provide Canadians with:	To be demonstrated by:
Advancements in safety through independent, objective and timely analysis of safety failures in the federally regulated transportation system.	<ul style="list-style-type: none">• Increased and justified public confidence in the safety of the transportation system.• Timely implementation of appropriate safety actions.• Increased awareness of safety issues and a strengthened safety culture on the part of government, industry and the public.• Increased level of safety through the reduction of risks.• Effective organizational performance.

Two major priorities were identified:

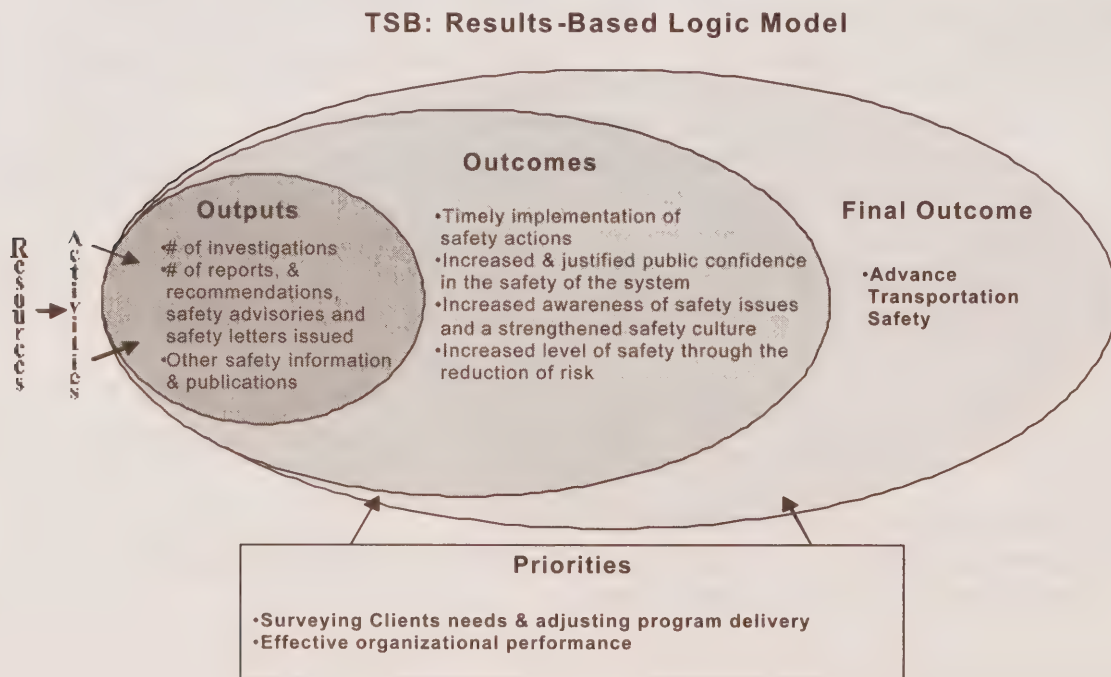
- surveying client needs and adjusting program delivery as a consequence, and
- implementing modern comptrollership.

The 2002-2003 *Report on Plans and Priorities* also indicated that during the year, emphasis would be placed on review and analysis activities, as well as the planning and implementation of change in order to better position the organization to fulfill its mandate in a sustainable manner. The Report further noted that this might involve the temporary diminishment or curtailment of certain ongoing activities to free up resources that could be applied to the achievement of corporate priorities. It was therefore anticipated that the more visible outputs of the TSB, such as investigations, reports and publications would not increase and could, in some instances, decrease. TSB management estimated that a minimum of two years would be required to plan and implement changes before any significant benefits are realized. Throughout this period of change, the TSB committed to ensuring that a high level of quality is maintained in its work and that proper attention is placed on other important issues such as occupational health and safety, employment equity and official languages.

3.1.2 Logic Model

The purpose of the logic model which follows is to identify the linkages between the activities of the TSB and the achievement of its outcomes. The logic model is a roadmap showing the chain of results connecting resources and activities to outputs and to expected intermediate and final outcomes.

Figure 1



3.1.3 Measurement Methodology

As noted earlier, the TSB has been working on the development of a balanced score card which will be the main tool used to measure organizational performance in the future. This score card will track performance along four major perspectives: financial, client / stakeholder, internal business process, and learning and growth. Current plans call for the full implementation of this new tool by the end of fiscal year 2003-2004.

Although definite indicators and the data collection methodology are not yet finalized, some of the indicators are already being used. Various methods are used to identify and capture performance information. Most of the data used in the analysis came from TSB information systems and was supplemented by Transport Canada information where appropriate. Information was also extracted from the stakeholder needs analysis report and the SR 111 post-report release media analysis report. Anecdotal evidence to support the performance assessment was obtained from various sources such as magazine articles, press clippings and individual testimonials. Where sources of information external to the TSB are used, they are identified.

Proper care and attention to data quality and limitations were ensured throughout the production of this report. This report presents a most accurate state of the TSB business and affairs on March 31, 2003. The financial statements have been audited by the Auditor General of Canada and her audit report is included in Appendix E. Other performance information is not currently subjected to an independent review or validation process. However, the TSB is in the process of implementing an internal audit function which, in the future, will be able to provide such assurance services.

3.2 Performance Accomplishments

Canada's transportation system is considered one of the safest in the world. Again this year, progress has been achieved in the ongoing quest to advance transportation safety even further. In 2002, 1,812 accidents and 1,374 incidents were reported in accordance with the TSB's regulations for mandatory reporting. There were also 657 voluntary incident reports. The number of accidents in 2002 decreased by 8% from the 1,959 accidents reported in 2001 and by 13% from the 1997-2001 annual average of 2,071 accidents.

Figure 2 (numbers are by calendar year)



This year was marked by declines in the number of accidents reported in all the modes. See Appendix A for details. The number of marine accidents was at its lowest since 1975, with a total of 483 reported to the TSB in 2002. This represents a 7% decrease from 2001 and a 14% decrease from the five-year average of 559. Even with increased activity in 2002, rail accidents reported to the TSB reached a ten-year low of 985, representing a 7% decrease from last year's total of 1,060 and a 10% decrease from the 1997-2001 average of 1,089. In the pipeline activities, 20 accidents were reported to the TSB and no serious injuries resulted from these. The last fatal pipeline accident in the portion of the industry under federal jurisdiction occurred in 1988. The accident rate with Canadian-registered aircraft (other than ultralights) is at a 25-year low—with 274 accidents reported in 2002. These reductions cannot be directly attributed to the efforts of any specific organization. Improvements in transportation safety are the result of the combined efforts of many participants including manufacturers, carriers, crews, and regulators, as well as the TSB.

It is virtually impossible to accurately measure the impact of the TSB on transportation safety. No two investigations are identical. Some lead to significant safety improvements, and others do not. There is also no good way to link costs incurred by the TSB directly to specific improvements in transportation safety. However, the TSB has certainly been successful in achieving its strategic outcomes over the past year as evidenced by the numerous safety actions taken by its co-delivery partners using the TSB's findings and outputs.

The next few pages of this report summarize the results and outcomes of the TSB's work over the past year as measured against the stated performance indicators. Given the magnitude of the SR 111 accident investigation, a separate section is dedicated to reporting the results achieved on that particular undertaking.

Figure 3

TSB Score Card	
Performance Indicators	Results
Completion of Swissair Flight 111 Investigation	✓
Increased and justified public confidence in the safety of the transportation system.	✓
Timely implementation of appropriate safety actions.	□
Increased awareness of safety issues and a strengthened safety culture on the part of government, industry and the public.	✓
Increased level of safety through the reduction of risks.	✓
Effective organizational performance.	□
Note: The symbols used to indicate the results achieved against each performance indicator are as follows: ✓ = objectives achieved □ = work is underway	

3.2.1 Swissair Flight 111 Investigation

The TSB's investigation into the September 1998 crash of SR 111 off the coast of Peggy's Cove, Nova Scotia was completed after more than four years of effort and an investment of approximately \$57.7 million by the Canadian government (see Figure 4 for the annual breakdown). This investigation was the most complex and exhaustive transportation accident investigation ever

undertaken in Canada. During the investigation, the TSB led the efforts of thousands of individuals from various countries, companies and regulatory authorities. Complex underwater salvage efforts resulted in the recovery of 98% of the aircraft. Detailed analysis work resulted in a final investigation report which provides the world with one of the most detailed aviation disaster accounts ever compiled. This 338-page report was released on March 27, 2003, along with hundreds of pages of supporting technical information. The complete report is available on the TSB web site at <http://www.tsb.gc.ca/en/reports/air/1998/a98h0003/01report/index.asp>.

"It is being called Canada's biggest contribution to aviation safety ever."

*The London Free Press (editorial),
March 31, 2003.*

Figure 4

SR 111 Costs by Fiscal Year (in \$ millions)						
1998-1999	1999-2000	2000-2001	2001-2002	2002-2003	2003-2004 (Forecast)	Total
\$ 34.0	\$ 13.4	\$ 3.6	\$ 3.0	\$ 3.2	\$ 0.5	\$ 57.7

“The TSB delivered its final report into the crash this week. It was a magnificent document of infinite detail. Investigators didn’t pretend to find answers where they couldn’t, didn’t shirk from making recommendations that will be inconvenient or expensive for the airline industry to follow.”

Toronto Star, March 20, 2003.

In its final report, the TSB identified the causes and contributing factors that played a major role in the occurrence. The report reviewed the 14 interim safety recommendations that had already emerged from the TSB investigation, the impact those recommendations have had on aviation safety, as well as introduced nine additional safety recommendations. Throughout the investigation, the TSB worked closely with regulatory authorities, manufacturers, operators, other accident investigation agencies, and a variety of other stakeholders in order to accomplish this very complex investigation.

Action has been taken by various regulatory authorities and others to address the recommendations, advisories and observations made by the TSB during the course of this investigation, significantly improving aviation safety worldwide. Regulatory authorities, including Transport Canada, the Federal Aviation Administration (FAA) and the Joint Aviation Authorities (JAA), have provided beneficial feedback in response to all of the TSB’s safety communications. Several recommendations have already been adopted by regulatory authorities, airlines and aircraft manufacturers thereby raising the bar and positively changing the culture of air safety. For example, the FAA issued airworthiness directives that required the removal of the flammable thermal acoustic insulation material known as metallized Mylar® from all affected US-registered aircraft. The FAA has also developed and implemented more stringent flammability standards for thermal acoustic insulation materials used in transport category aeroplanes. Other regulatory authorities will review these actions and apply them in their respective jurisdictions as necessary.

In addition, ongoing dialogue at the international level has taken place to raise awareness of and help stakeholders better understand and resolve the safety deficiencies. Safety actions initiated to date will result in an estimated cost well in excess of one billion dollars for the worldwide transportation industry. These actions include:

- the replacement of thermal acoustical insulation blankets in some 1,500 aircraft;
- the review of flammability test criteria and methods used by regulatory authorities, and the implementation of more stringent certification tests;

- the preventive inspection and repair of wiring, particularly in MD-11 and similar aircraft;
- the enhancement of basic aircraft wiring certification standards;
- the review by both regulatory authorities and aircraft manufacturers of their circuit breaker reset philosophies;
- the research and development of a more effective circuit breaker known as the Arc Fault Circuit Breaker;
- the preventive inspection and modification of flight crew reading lights in thousands of aircraft;
- the review of standby flight instruments to improve the placement, usability, and backup power requirements of such instruments;
- the provision of additional general training for air traffic controllers when dealing with aircraft emergency situations and special procedures such as fuel dumping;
- the removal of a specific in-flight entertainment system in Swissair aircraft;
- the issuance of 18 airworthiness directives requiring changes to a variety of passenger entertainment system design types;
- the review of specifications for flight recorder recording capacity and power supply;
- the modification of standard operating procedures for aircraft crews to prepare to land immediately upon detection of smoke from an unknown source in the aircraft;
- international initiatives to improve in-flight firefighting measures in a comprehensive, integrated way, including fire detection and suppression equipment, access to hidden areas of the aircraft to allow for firefighting, crew checklists, procedures, and training; and
- the review and revision by regulatory authorities of the conduct of Supplemental Type Certification work.

Additional safety actions were taken as a result of deficiencies identified during the investigation. More information on the SR 111 investigation report can be found at: http://www.tsb.gc.ca/en/reports/air/1998/a98h0003/01report/04safety/rep4_01_00.asp.

The TSB released the final investigation report at a news conference in Halifax in the presence of journalists as well as families of the crash victims. The news conference also aired live on a web cast which allowed anyone from around the world with Internet access to watch the news conference. Media from Switzerland, the United States, Germany, France and the United Kingdom provided substantial coverage of the report, although major international events such as the war in Iraq and SARS had an impact on both the quantity and positioning. During the month of March, the TSB website was visited 44,551 times, and 70% of these were international visits. There was a significant spike in the number of visits on March 27 and 28 surrounding the release of the SR 111 report, representing approximately 22% of the total number of visits in March.

“My family and I extend to you and your staff our sincere thanks for their hard work and dedication. It is our sincere belief that your work will lead to safer air travel and save the intense pain of these types of tragedies.”

*Quote from a SR 111 next-of-kin,
March 2003.*

After more than four years, stakeholders were happy to see the completion and publication of the final investigation report, allowing closure to be achieved. Media coverage notes that the SR 111 report layed to rest any speculation about the pilots’ actions and whether an emergency landing should have been immediately undertaken—this provided a measure of closure to the next-of-kin about the last moments of their loved ones. The open communications with the next-of-kin throughout the investigation and the special briefings provided to them after the release of the final report were really

appreciated. Canada, through the TSB, was truly perceived as a caring nation that could handle the human aspect of such a tragedy in a compassionate manner. An event was also held in Halifax for more than 100 local community and emergency services representatives, allowing them to connect, have discussions around the outcome of this most tragic event, thank them for their valuable contribution and providing them with a sense of closure around the accident.

This investigation has also permitted the advancement of safety investigation techniques and tools. The complexity of this investigation, and the lack of similar precedents, led the investigation team to exercise creativity in finding solutions to the problems at hand, from the recovery of wreckage from the ocean floor through to the use of special forensic techniques to help differentiate between electrical wire arcs, as well as the management and interpretation of an enormous amount of information. New automated tools, such as the computer fire modelling system, were developed and will remain with the TSB for use in future investigations. New techniques currently used primarily in a research environment were used in practical applications again resulting in a legacy that can be applied in future investigations. The TSB’s work in this regard was recognized by the International Society of Air Safety Investigators in September 2001 with the presentation of its Jerome F. Lederer award.

The investigation has generated significant interest from many other organizations in Canada and around the world. Many are interested in learning from the TSB experience in order to improve their readiness to handle large disasters which could occur within their own jurisdictions. For example, foreign safety investigation agencies have contacted the TSB to enquire about sea recovery operations and techniques. Others have expressed interest in the TSB’s database system to track wreckage components and in the three-dimensional computer modelling work. An association of chief information officers has even expressed interest in finding out how the TSB successfully managed the huge amount of information collected and created during the investigation. The TSB is willingly sharing this knowledge with others in the spirit of collaboration and in order to

further contribute to the advancement of transportation safety through the work of others around the world.

Many Canadians are not fully aware of the international agreements that oblige the Canadian government to conduct thorough investigations into aircraft accidents that occur within its territory; neither is there a full understanding among the Canadian public of the complexity of certain types of investigations, nor why they can take several years to complete. This investigation, which generated a significant level of public interest, presented an excellent opportunity for the TSB to get better known by Canadians. On many occasions, the TSB has attempted to explain its role in meeting its responsibilities, as well as the complexities of the tasks. For example, the general public's understanding of the effort that went into this investigation was greatly reinforced by a 90-minute documentary on the CBC program "The Nature of Things" which was aired a few days after the public release of the report.

3.2.2 Public Confidence in the Safety of the Transportation System

Canada has one of the safest and most secure transportation systems in the world. A threat to the safety and security of the transportation system could affect Canada's economic prosperity and its ability as a nation to trade effectively, as well as affecting Canadians' ability to travel.

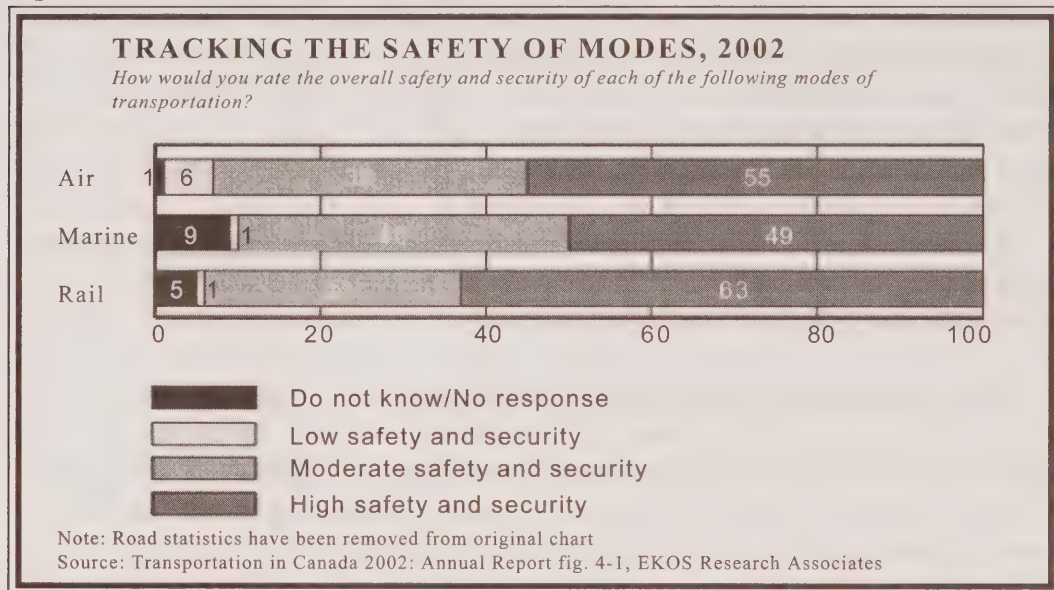
The safety and security of the transportation system are a shared responsibility. The TSB works with governments, transportation industries, agencies, associations and international organizations in order to further improve the system. It also collaborates with other government departments and agencies whose programs and services may be affected by transportation activities.

Reported accidents and incidents provide indicators of the transportation system's safety performance as well as help focus efforts on those initiatives and activities that have high safety benefits. As demonstrated in the tables of Appendix A, Canada continued to maintain a good safety record in 2002. The 2002 accident rates, per activity level for all modes, reflect a downward trend from the 2001 statistics while the 2002 accident rates for aviation, rail and marine are lower than the five-year average. Another indicator of the safety performance of the transportation system is the number of fatalities. In 2002, the aviation, marine and rail modes showed a decrease in fatalities from the five-year average. While the TSB cannot claim that the reduction in transportation occurrences is solely related to its work, a reduction in accidents and fatalities will positively influence the public's confidence in the safety of the transportation system.

In August 2002, Transport Canada commissioned EKOS Research to conduct a survey on Canadians' confidence in transportation safety and security. This survey found that, overall, the majority of Canadians had a high level of confidence in the safety and

security of the transportation modes (as illustrated in Figure 5). This is, in part, due to a high level of awareness of the many safety and security initiatives undertaken by government and industry.

Figure 5



“The safety and security of Canada’s transportation system continued to improve in 2002, demonstrated by decreases in the number of accidents in all modes and by security enhancements implemented since the September 11, 2001, terrorist attacks. Public confidence in the safety and security of the transportation system returned to near pre-September 11, 2001, high-confidence levels.”

Transport Canada website

3.2.3 Implementation of Appropriate Safety Actions

Since its inception, the TSB has been acutely aware of the obligation to provide key safety information in a timely fashion to those who are in a position to implement changes. It is not uncommon for the TSB to provide, on an informal basis, critical safety-related information throughout the investigative process when it becomes apparent that important information should be shared with others. From time to time, the TSB also

produces recommendations when enough information is available to recommend safety changes even before the conclusion of an investigation or the publication of the report. That notwithstanding, a final investigation report, particularly one that contains safety recommendations, is one of the most anticipated of the TSB's safety products.

For the second consecutive year, a conscious decision was made to reduce the number of new investigations started so that resources could be focussed on in-progress investigations and the renewal agenda. This year, 109 investigations were completed, compared to 111 in the previous year. The number of investigations in process decreased to 140 at the end of the fiscal year, from 160 at the start, a reduction of 12.5%. This reduction in the number of investigations in process is primarily due to a reduction in the number of new investigations undertaken during the year. Only 89 new investigations were started in 2002-2003 compared to the average of 100+ new cases in previous years. The average time to complete an investigation also dropped slightly to 580 days in fiscal year 2002-2003, from 586 days in the previous year.

Figure 6

TSB Productivity								
	Marine		Rail / Pipeline		Air		Total	
	2001-2002	2002-2003	2001-2002	2002-2003	2001-2002	2002-2003	2001-2002	2002-2003
Investigations started	16	13	13	20	65	56	94	89
Investigations completed	18	15	19	24	74	70	111	109
Average duration of completed investigations (number of days)	817	703	680	757	505	494	586	580
Note: Results shown in this table can fluctuate significantly from year-to-year due to a number of factors such as staff turnover, complexity of investigations and the investigation of major occurrences.								

Treasury Board ministers have recently approved the inclusion of short term funding requests in the Supplementary Estimates of the next two fiscal years to help the TSB reduce its backlog of investigations in process, without further reducing the intake of new investigations. This investment will enable the TSB to reduce the backlog from 160 investigations (on January 1, 2003) to less than 100 and improve the mean time in process by 10% (approximately 60 days) by the end of fiscal year 2004-2005. As part of a broader human resources strategy, staff hired with these incremental resources will be viewed as potential replacements for staff expected to depart over the next two to three years. These resources will also permit current, more-experienced staff to contribute to a full range of

longer-term initiatives to improve performance in the future, including training, quality assurance and development of modern tools and procedures to aid investigative staff.

In 2002-2003, in addition to investigation reports, the TSB issued a total of 86 safety outputs—27 safety recommendations, 26 safety advisories and 33 safety information letters (see Figure 7 for breakdown by mode).

Figure 7

Safety Outputs by the TSB in 2002-2003			
	Recommendations	Safety Advisories	Safety Information Letters
Marine	5	7	17
Pipeline	0	0	1
Rail	5	6	9
Air	17	13	6
Total	27	26	33

These outputs led to concrete actions by other organizations that directly improved safety and/or reduced risks. For example, Transport Canada has targeted safety inspections, issued alert bulletins to inform industry about specific safety concerns, and introduced changes to safety regulations and procedures. Similarly, industry has reacted to the TSB's work by undertaking numerous safety actions, such as changes in operating practices and procedures, preventive modifications to equipment, replacement of parts, and the modification of training programs. Figure 8 provides a few specific examples of such safety actions that were taken during 2002-2003.

Figure 8

Occurrences Investigated	Safety Actions
<p>Sinking of the Fishing Vessel <i>Nadine</i></p> <p><i>(The investigation revealed the lack of training hindered the abandonment of the ship and contributed to the loss of life.)</i></p>	<p>In July 2002, Transport Canada put into force an implementation policy to ensure that all fish harvesters have completed the required basic safety training by July 30, 2007.</p>
<p>Canadian Pacific Railway Collision</p> <p><i>(The investigation revealed that an unattended train had been left and although the reverser handle (commonly considered being the key to the locomotive) was removed, an unauthorized person had gained access to the locomotive cab and had been able to remove the brakes, causing a train collision and injury to the conductor.)</i></p>	<p>CP mechanical inspectors have repaired all door and window locks on locomotives and instructions have been distributed to all crew members pertaining to the securement of unattended locomotives. In addition, CP has distributed reverser handles to all locomotive engineers in order that no reversers are left unattended.</p> <p>VIA Rail has reviewed its internal procedures and has reinforced their importance among locomotive engineers, with particular emphasis on the locking of windows and doors when the equipment is left unattended in an unprotected area.</p>
<p>Beech 1900D Controlled Flight Into Terrain</p> <p><i>(The investigation revealed that there is a pressing need for additional restrictions related to instrument approaches in poor weather. In its final report, the TSB recommended that the Department of Transport expedite the approach ban regulations prohibiting pilots from conducting approaches in visibility conditions that are not adequate for the approach to be conducted safely.)</i></p>	<p>As of May 26, 2002, Transport Canada indicated it had prepared Notices of Proposed Amendments to Regulations to address the TSB's recommendation concerning approach ban regulations related to visibility. Transport Canada advises that these Notices are currently under review at the Department of Justice prior to their publication in the Canada Gazette and implementation.</p>

Safety information is also provided to key stakeholders throughout the investigation process permitting them to take immediate safety actions where appropriate. It is common practice to observe safety actions being taken by industry and government during the course of TSB investigations. For example, during the SR 111 investigation, the TSB released a series of recommendations relating to recording capacity and power source requirements for cockpit voice recorders and flight data recorders, thermal acoustic insulation, in-flight firefighting, and material flammability standards for materials used in commercial aircraft. The industry took action on these recommendations, even before the final report was produced.

Such safety actions can range widely in scope and importance. Operators will often take immediate remedial action after discussion with TSB investigators (for example, to clear the line of sight at a railway crossing by trimming bushes and vegetation). Regulators,

such as Transport Canada and the Federal Aviation Administration in the United States, regularly issue mandatory directives requiring inspections and/or component replacement based on the TSB's preliminary findings. In such situations, rather than issuing recommendations, the TSB can then report on the corrective actions already taken by industry and government agencies. The following table highlights a few specific examples of safety actions that were taken before the TSB investigations were completed.

Figure 9

Occurrences Investigated	Safety Actions
<p>Near sinking of the Catamaran Passenger Vessel <i>Wasca II</i></p> <p><i>(The investigation revealed the combined weight of the operator, three wheelchairs, 16 passengers and their effects resulted in both pontoons being nearly submerged, leaving insufficient freeboard and reserve buoyancy for safe navigation.)</i></p>	<p>The void spaces of the small catamaran passenger vessel were filled with marine styrofoam for positive buoyancy to the satisfaction of a Transport Canada inspector.</p>
<p>MD-11 In-Flight Fire Leading to Collision with Water</p> <p><i>(The investigation identified a recessed map light installation in the MD-11 cockpit ceiling which was subject to arcing and heat damage. This discovery prompted an inspection of 12 additional MD-11 aircraft, which revealed various discrepancies, including cracked protective covers, repairs not in accordance with the component maintenance manual, heat deformation, evidence of arcing, and heat discolouration.)</i></p>	<p>The Boeing Company issued an Alert Service Bulletin prompting the United States Federal Aviation Administration to issue an Airworthiness Directive. The Airworthiness Directive mandated a recurring inspection for the affected lights in the MD-11. Subsequently, the Federal Aviation Administration approved the flight crew reading light manufacturer's Service Bulletin which highlighted several design changes. Goodrich Hella Aerospace and Boeing Engineering conducted a successful design review in August 2002. Production of the new flight crew reading light series, based on these product improvements, began in November 2002.</p>
<p>Bulk Carrier <i>Windoc</i> striking Bridge 11 of the St. Lawrence Seaway</p> <p><i>(The investigation revealed the bridge operator represented the sole line of defence for ensuring the area below the bridge is clear of vessel traffic before the bridge is lowered.)</i></p>	<p>St. Lawrence Seaway Management Corporation introduced new communication procedures for vessels transiting all free-standing bridges between Montreal and Port Colborne.</p>

3.2.4 Awareness of Safety Issues and Strengthened Safety Culture on the Part of Government, Industry and the Public

The TSB continues to promote the awareness of safety issues and of a safety culture amongst the various transportation stakeholders. Overall, TSB investigators have observed a greater awareness of safety issues and the early signs of development of a safety culture amongst people with whom they interact in the course of their work. Furthermore, significant events such as the crash of SR 111 and the September 11, 2001 terrorist attacks in the United States have also increased the level of public awareness about transportation safety. Although it is very difficult to measure the TSB's results in this area, the level of TSB activity demonstrates sustained efforts to achieve the desired outcome.

The TSB utilizes every opportunity to reiterate its key messages and create awareness of safety issues. In 2002-2003, the TSB published 109 investigation reports, as well as monthly and annual statistical reports. The TSB continues to publish the *Reflexions* safety digest. Four issues of *Reflexions* were published during fiscal year 2002-2003, however only three were distributed before March 31, 2003. These digests contribute to the advancement of transportation safety by reflecting on the safety lessons learned from accident and incident investigations. They also provide an effective tool to disseminate the results of safety investigations to a broad audience.

The TSB has taken a proactive approach to dissemination of information. Information is made readily available to industry, next-of-kin, the media and the public throughout the investigation process. Investigative staff is encouraged to maintain a dialogue with key stakeholders, including the early communication of safety issues that arise during the investigation. In an effort to satisfy both the public and the media's thirst for up-to-date factual information, the TSB responded to 1,158 information requests received through its web site and 697 media calls, not including those inquiries handled at the scene of an accident or at a report release news conference. The TSB held five news conferences and issued eight news releases. The TSB's Macro Analysis Division also responded to 618 requests for complex transportation occurrence database information.

The TSB has also been using its Internet site to increase awareness of safety issues and other transportation safety information. More than 22,000 visitors consult the TSB Web site every month—and that number reached a record high of 44,500 in March 2003 due to the release of the SR 111 investigation report. Visitors to the site are Canadians and people from all around the world. The increased traffic on the Web site can be attributed to the ease and timing of access, and to the increased volume of information made available. The use of the web site has proven to be a cost-effective and more timely way of disseminating information.

The TSB contributes to the dissemination of safety information at the international level. Many TSB information products are distributed not only in Canada but also in the United States, in Europe, and in various other countries around the world. The TSB also assists in the distribution of information originating from foreign countries. Such cooperation between the TSB and foreign organizations contributes to greater public access to safety information worldwide.

The TSB's expertise and its investigation methods are recognized internationally. For the second consecutive year, the TSB has been invited to teach investigative methodologies to air investigators in Singapore. The TSB was also invited to attend national and international conferences and workshops to present the TSB methodology for investigating for human factors in transportation occurrences. Staff from the TSB has also been requested to lecture annually at the International Maritime Academy in Trieste, Italy where students are taught methodologies and legislation used by marine investigation organizations worldwide. By participating in such events and sharing methodologies, the TSB not only provides industry with its best practices for their own internal use, but also paves the way for a better understanding by industry of the rigour applied to those investigations undertaken by the TSB.

The Integrated Safety Investigation Methodology (ISIM) training program developed by the TSB continues to draw significant interest from the transportation industry, including air carriers and railway companies, as well as other safety organizations within and outside of Canada (i.e. the United States, the Netherlands, New Zealand and the United Kingdom). Numerous requests have been received for participation in these training sessions. Although the TSB is not in the business of providing training to others, vacant seats in the investigator training sessions have been offered to other persons involved in transportation safety either in public, private or para-public organizations. The provision of such training has proven beneficial as external participants are gaining a better understanding of how the TSB works and are acquiring methodology and safety approaches enabling them to apply such methodology toward achieving similar objectives of advancing transportation safety. Furthermore, the Canadian Coast Guard is looking at developing an investigation training package for their field agents based on the TSB methodology.

The TSB is also involved in an initiative to enhance and promote a positive safety culture in the west coast marine community, particularly amongst operators of small vessels and fishing vessels. The Inter-Agency Marine Action Group brings together agencies from both the federal and provincial governments and provides an opportunity to work together to promote safety awareness, provide safety education and foster safe operating practices within the marine community. The objective is to effect behavioural change within the marine community and thereby reduce the incidence of marine-related accidents and fatalities.

3.2.5 Increased Level of Safety Through the Reduction of Risk

Overall, the TSB has been successful in identifying safety failures and in reducing risks in the transportation systems. TSB investigations result in reports identifying safety failures and, where appropriate, containing recommendations to reduce risks. Over this past year, in all cases where the TSB undertook an investigation, safety failures or factors contributing to the occurrence were identified and communicated. These results reflect a careful application of the TSB's occurrence classification policy in deciding whether to investigate or not, and on a thorough implementation of the investigation methodology. This systematic approach ensures that TSB investigation resources are invested in areas with the greatest potential safety payoffs.

A total of 3,848 occurrences were reported to the TSB in fiscal year 2002-2003, of which the TSB decided to investigate 89 occurrences. All reported occurrences were examined in accordance with the Board's Occurrence Classification Policy to identify those with the greatest potential for advancing transportation safety. Information on all reported occurrences was entered in the TSB database for historical record, trend analysis, and safety deficiency validation purposes.

One way to measure the quality of TSB findings and recommendations is by assessing the TSB's effectiveness in convincing others of the need for change to improve safety. The TSB therefore assesses the responses to its recommendations to establish the extent to which the underlying safety deficiency has been or is being redressed. Logically, the extent of the planned implementation of safety actions will be predicated upon the degree to which the addressee has accepted the existence of a particular unsafe condition and the magnitude of the associated risks. In 2002-2003, the TSB received responses to fifteen safety recommendations—seven assessed as having a "satisfactory intent" to address safety deficiencies identified in the recommendations and three assessed as "satisfactory in part". No response was assessed as Unsatisfactory. The results of this assessment are shown in Figure 10.

"Transport Canada has made considerable changes to its regulations, inspection and certification of small passenger vessels following the sinking of the *True North II*. The department has addressed the TSB's concerns and recommendations, and has nearly completed related regulatory changes and initiatives."

David Collenette, Minister of Transport

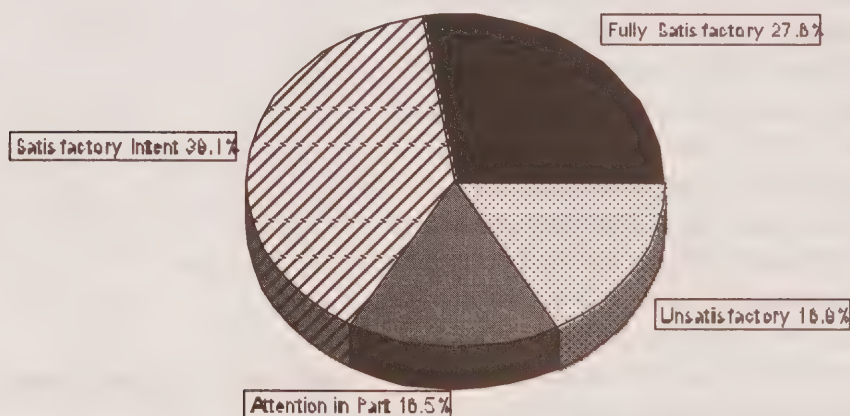
Figure 10

Assessment of Responses to TSB Recommendations - Current Year						
2002-2003 (Year response received)	Fully satisfactory attention to safety deficiency	Satisfactory intent to address safety deficiency	Attention to safety deficiency satisfactory in part	Unsatisfactory attention to safety deficiency	To be assessed	Total
Marine	0	0	2	0	0	2
Pipeline	0	0	0	0	0	0
Rail	0	4	1	0	1	6
Air	0	3	0	0	4	7
Total	0	7	3	0	5	15

Over the longer term, the response to TSB recommendations is also very positive. Figure 11 illustrates the assessment of responses to TSB recommendations issued since 1990.

Figure 11

Assessment of Responses to TSB Recommendations (1990–2003)



3.3 Surveying Client Needs and Adjusting Program Delivery

One of the priorities identified in the *2002-2003 Report on Plans and Priorities* was to survey key stakeholders as to their needs and then to adjust the TSB's program delivery in order to better respond to those needs. During the year, work was done on two parallel paths. First, a stakeholder needs analysis project was undertaken. Secondly, work was undertaken under the broader government-wide initiative of Government On-Line. Results achieved on both initiatives are described in the following sections.

3.3.1 Stakeholder Needs Analysis Project

During the 2002-2003 fiscal year, the TSB initiated a consultative process designed to seek the input of a wide range of TSB stakeholders. A selection of primary transportation safety change agents representing national and international interests was interviewed, and provided a good appreciation of these stakeholders' views and needs with respect to TSB products and services. To supplement the results of this research, and to provide for a high level, strategic commentary on the TSB and its products and services, a group of senior transportation executives from across the transportation industry, key associations and unions were also consulted in an expert panel setting.

These consultations have provided the TSB with a broad assessment of stakeholders' needs and expectations, an appreciation of how successfully the TSB is achieving its mandate and how it is viewed from the outside.

Regulators and safety agencies / associations regard the TSB as a very important potential source of information and the TSB's ability to deliver on its mandate (i.e. the monopoly to investigate for cause) is seen to be key in advancing safety in the transportation sector. However, many believe that the TSB is not realizing its full potential as an important source of information.

Among other stakeholder groups, particularly small carriers / operators / owners, the TSB is not viewed as a main source for safety-related information. A number of them have either no experience or direct contact with the TSB or have not been exposed to the TSB's products and services. Many view the TSB as an investigative body only, a reactive organization, and not one that is proactively involved in either the prevention of accidents / incidents or in the promotion of safety issues per se.

There is agreement that the TSB's main strengths are the technical competence and professionalism of its staff, and the TSB's ability and expertise in identifying the causes and contributing factors of occurrences. The TSB's independence and impartiality in its processes, both during investigations and in its reporting, are seen, by stakeholders, to give the TSB a great deal of credibility with all players concerned with transportation safety and with the general public.

Amongst all the information collected, the following major issues were identified for further consideration:

- the timely and effective dissemination of safety information;
- the demand for broader stakeholder consultation in investigation reports and the development of safety recommendations;
- the lack of awareness of TSB products and services;
- the small proportion of occurrences that are investigated;
- the perception that the TSB focuses too much on reactive occurrence investigations and not enough on proactive safety studies and analysis; and
- the demand to expand the TSB's mandate to include truck, bus and marine pleasure craft occurrence investigations.

Over the coming year, the results of the consultation process will be used, along with other information, in the review of departmental operational processes and outputs to ensure that they continue to meet the needs of stakeholders and that optimal results can be achieved with the resources provided by Parliament. Once the review process is completed during the first part of 2003-2004, an operational action plan including organizational impact, costs, change management considerations and internal and external communications strategies will be developed and implemented.

3.3.2 Government On-Line

Work was undertaken in partnership with Transport Canada (TC) to improve the quality of TSB data, improve the mechanism by which we share the data with TC, and contribute to the construction of the TC safety data warehouse project. In addition, a pilot system was developed to make occurrence data available via an online query on the TSB's public web site. Work will continue on this project as resources permit in fiscal year 2003-2004.

Work was also done to completely redesign the TSB web site. The site is now fully compliant with the Government On-Line requirements and much more user-friendly. Significant additions were also made to the content of the site.

3.4 Modern Management

The TSB senior management team has recognized the importance of modernizing and strengthening the organization's management frameworks. A number of efforts have been undertaken to integrate various departmental and governmental management initiatives. Our focus is on building a solid foundation—leaders who are committed to results; motivated people who are contributing to results and working in a learning, challenging and rewarding environment; and a clear set of shared values that governs the way in which we work.

The tabling in Parliament of legislative changes to modernize the management of human resources in the Public Service will have a significant impact on the TSB. Although it is too early to articulate specific departmental plans on the modernization of human resources, the TSB is currently reviewing the potential implications in order to prepare for the development of an action plan soon after the new legislation is approved by Parliament.

3.4.1 Effective Organizational Performance

In 2001-2002, the TSB embarked on a path of change essential to its future success. The renewal agenda was motivated by three main factors: the requirement to function under a more structured planning and resource management framework; the resolve to strengthen internal management practices consistent with the government's Modern Comptrollership initiative; and the imperative to define the appropriate balance between activity levels and the resource base within which the TSB must operate. This ambitious change agenda has required and will continue to require persistence, patience, understanding and involves a certain level of risk.

Fiscal year 2002-2003 saw the publication of the organization's first-ever business plan based upon seven corporate priorities. A summary of this plan is accessible on the TSB website at <http://www.tsb.gc.ca/en/publications/index.asp>. The business plan clearly laid out specific initiatives with deliverables and accountabilities. Identifying the areas requiring priority attention was not difficult, however, determining the source of financial and human resources to address them was. Tradeoffs had to be made—resources from the operations were freed-up and applied to the achievement of corporate priorities. It was also anticipated that the more visible outputs of the TSB, such as investigations, reports and publications would likely decrease. Nevertheless, throughout this period of change, the TSB ensured that a high level of quality was maintained in its work and that proper attention was placed on other important issues such as occupational health and safety, employment equity and official languages. A total of \$1.1 million was dedicated to the achievement of the Business Plan activities.

The focussed efforts on the plan's priorities produced many excellent results throughout the year. As much of the work was developmental, it established a solid foundation for further improvements in subsequent years. The development of a priorities and resource planning cycle adapted to TSB needs, the execution of a formalized stakeholder needs analysis, the development of a performance management framework, focussed training for investigative staff to improve the quality and timeliness of TSB safety products, and the integration of workplace and human resource issues into day-to-day management deliberations are some of the indicators of progress achieved.

A particular focus of the business plan was targeted to employee learning. In 2002-2003, the TSB identified urgent training requirements and provided appropriate training and learning in order to ensure that all employees had the basic skills and knowledge required

to perform their work efficiently. In parallel, the TSB also undertook to develop competency profiles and learning standards for all its occupational groups. Once these profiles and standards are completed they will be used to establish individual learning plans for each employee. In 2002-2003, the TSB invested approximately \$1.5 million or 4.6% of its total operating costs in employee training and education activities. For the same year, other federal government departments invested an average of 2.6% of their total expenditures on training.

Work was also undertaken to develop a multi-year capital asset replacement plan and to find solutions to an important asset rust-out problem. A business case was developed and submitted to the Treasury Board seeking additional funding to implement solutions to this problem. Funding in the amount of \$1 million was received over a two-year period to assist the TSB in this regard.

The TSB conducted a detailed analysis of its information management practices and systems. Business needs were documented and an approach was developed to start work on the next-generation business applications. A major upgrade of the TSB's information technology infrastructure was also completed.

Overall, the TSB has made significant progress toward improving its internal management frameworks and optimizing the use of its resources. During the year, the TSB was often cited by Treasury Board Secretariat officials as a model of effective organizational performance for others to follow. TSB senior managers have also been invited on a number of occasions to share their experience with their colleagues in other organizations.

3.4.2 Implementing Modern Comptrollership

The multi-year modern comptrollership initiative aims to modernize management activities within the Public Service thereby providing for better performance information, sound risk management and appropriate control systems, as well as reinforcing values and ethics and improving the Government's accountability to Parliament and to Canadians.

In late 2001, the TSB conducted a self-assessment of its current management practices against thirty-three criteria of sound organizational management. The Capacity Assessment report, issued in March 2002, identified a number of areas of the management framework where important changes were needed in order to achieve a state of modern comptrollership. This report is available on the TSB website at http://www.tsb.gc.ca/en/publications/Mod_Comp/2002/Mod_Comp_2002.asp.

Understanding the importance and the value of modernizing management practices, as well as the risks to the organization if strong comptrollership capabilities are not entrenched in daily operations, the TSB identified modern comptrollership as a management priority and integrated modern comptrollership activities and projects in the

departmental 2002-2003 Business Plan (available on the TSB website at http://www.tsb.gc.ca/en/publications/BusPlan/2002/biz_plan02_03.asp).

During the 2002-2003 fiscal year, much of the work done in the context of modern comptrollership has been developmental. The TSB has developed a business planning framework that integrates all TSB planning activities in a coherent manner and that coincides with the government-wide planning cycle. This framework has already improved and facilitated resource allocation decisions for the 2003-2004 fiscal year as well as ensuring resources are linked to corporate plans and priorities. Work was also done on the development of two new management tools: a performance measurement tool and a risk-based internal audit plan. It is expected that these new tools will be fully implemented in fiscal year 2003-2004 and that adjustments will be required as the framework matures. The TSB has also defined specific knowledge and skills required by managers and functional specialists in the context of modern management. Competency profiles and learning standards have been developed. These will be used to assess current management competencies and to develop learning plans to support the implementation of modern management and human resources modernization.

In line with our modern comptrollership priorities and with corporate preoccupations, the TSB is also actively involved in working with other departments and agencies on modern comptrollership projects; sharing best practices and working at finding solutions to minimize costs and efforts. For example, the TSB has led three interdepartmental innovation projects touching upon: cultural change within organizations, the integration of performance information, and values and ethics as they apply to partnerships between organizations. TSB staff has been recognized by the Treasury Board Secretariat and the small agencies community for their leadership in this regard.

Section 4: Other Information

The TSB reports publicly on all its investigations. Most TSB investigation reports published since 1995 are available on the TSB Internet site. The TSB also publishes periodic statistical reports for each of the four transportation modes. These reports are also available on the TSB Internet site. Finally, the TSB publishes an annual report to Parliament and a periodic safety magazine titled *Reflexions*, all available in printed form upon request.

Previous year *Reports on Plans and Priorities* and *Departmental Performance Reports* are available on the TSB Internet site. Miscellaneous additional information is also available on the TSB departmental Internet site at <http://www.tsb.gc.ca>.

For further information, you may also contact us at:

Communications Division
Transportation Safety Board of Canada
Place du Centre
200 Promenade du Portage
4th Floor
Gatineau, Quebec
K1A 1K8

e-mail: communications@tsb.gc.ca
Telephone: (819) 994-3741
Fax: (819) 997-2239

Appendices

A - Transportation Safety Statistics

B - Financial Performance

C - Links to Other Organizations Involved in Transportation Safety

D - Consolidated Reporting

E - Financial Statements and Auditor's Report

Appendix A

Transportation Safety Statistics

The following table presents the statistics on transportation occurrences by mode, including comparisons with the five-year averages. Taking into account the level of activity in each mode, the accident rates for 2002 continue to exhibit a general downward trend.

Transportation Occurrences by Mode - 2002 versus Previous Five-Year Average (1997-2001)				
	Marine	Pipeline	Rail	Air
Accidents				
2002	485	20	985	324
Five-Year Average	559	13	1088	403
Fatalities				
2002	28	0	96	63
Five-Year Average	33	0	100	138
Incidents				
2002	173	34	303	865
Five-Year Average	197	27	373	747

The following table presents data on accident rates by mode for the current year, as well as the five-year average. Keeping in mind that each has its own inherent limitations, these aggregate measures of activity provide a general point of reference. The statistics provided in this table are extracted from Chapter 4 of the *Transportation in Canada 2002: Annual Report* published by Transport Canada. More comprehensive information is available in that publication at http://www.tc.gc.ca/pol/en/t-facts3/Transportation_Annual_Report.htm.

Accident Rates in Transportation - 2002 versus Previous Five-Year Average (1997-2001)			
	Air ¹	Marine ²	Rail ³
Accidents			
2002	7.8	3	25
Five-Year Average	8.7	2.9	31
¹ Per 100,000 hours flown (Canadian-registered aircraft only) ² Per 1,000 commercial non-fishing vessel trips ³ Per million main-track train-miles			

Appendix B

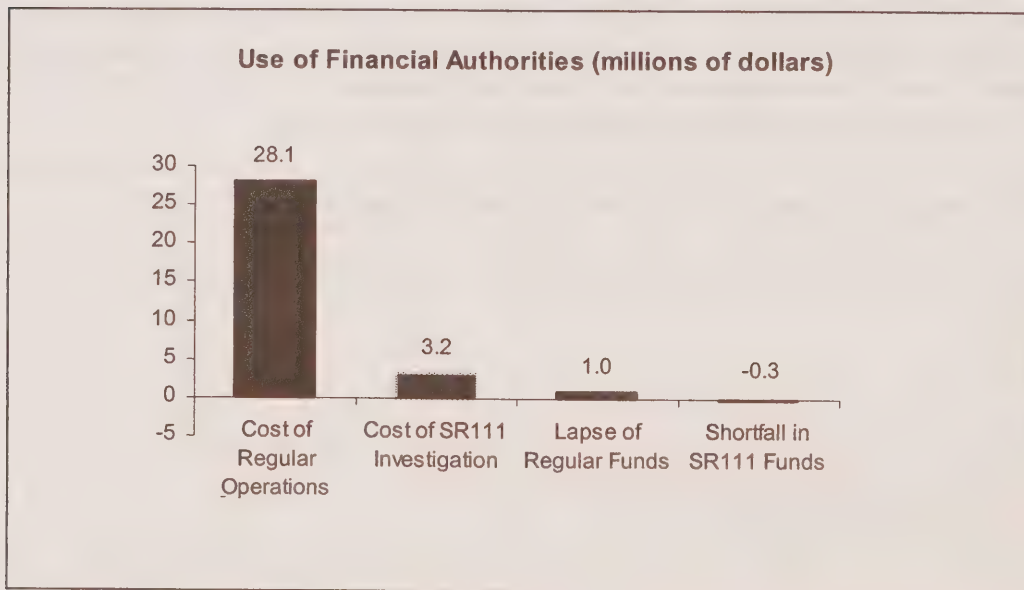
Financial Performance

Financial Performance Overview

The TSB started the year with authorities of \$24.8 million. Supplementary Estimates in the amount of \$5.3 million were then approved for the carry-forward of the previous year's lapse, resource pressure adjustments and for the extraordinary costs of the SR 111 investigation. Transfers in the amount of \$1.9 million were also made from Treasury Board votes for collective bargaining adjustments and the implementation of Modern Comptrollership, thereby increasing total authorities to \$32 million. In 2002-2003, the TSB spent \$31.3 million of its \$32 million total authorities. The TSB lapsed \$1 million from its operating budget. However, costs of the SR 111 investigation exceeded the special funding provided by Parliament by \$0.3 million thereby reducing the lapse to \$0.7 million. This lapse is primarily due to lower spending than anticipated on salaries and training for new employees, as well as the deferral of some projects to 2003-2004. The complete audited financial statements of the TSB are enclosed in Appendix E.

The total expenditures of the TSB, minus SR 111, represent an approximative cost of \$0.89 per Canadian citizen. With SR 111 investigation costs included, the number rises to \$1.00 per Canadian citizen. For this amount, Canada maintains the capability to investigate major failures in four different modes of the national transportation system.

Figure 12



Financial Table 1: Summary of Voted Appropriations

This table explains the way Parliament voted resources to the TSB.

Financial Requirements by Authority (\$ millions)				
Vote		Planned Spending	2002-2003 Total Authorities	Actual Spending
	Canadian Transportation Accident Investigation and Safety Board			
25	Operating expenditures	21.5	28.9	28.2
(S)	Contributions to Employee Benefit Plans	3.3	3.1	3.1
	Total Department	24.8	32.0	31.3
Total Authorities are Main Estimates plus Supplementary Estimates plus other authorities (see Figure 13 for details).				

Figure 13

Detailed Breakdown of 2002-2003 Total Authorities (\$ millions)	
Authorities	Amount
Main Estimates	24.8
Supplementary Estimates - Carry-Forward of Previous Year Lapse	1.1
Supplementary Estimates - SR 111 Investigation	2.9
Supplementary Estimates - Resource Pressures	1.2
Supplementary Estimates - <i>Lady Duck</i> Investigation	0.1
Transfers from Treasury Board - Collective Bargaining	1.5
Transfers from Treasury Board Vote 10 - Modern Comptroller'ship	0.4
Total Authorities	32.0

Financial Table 2 : Comparison of Total Planned Spending to Actual Spending

This table explains, in a government-wide standardized fashion, the way resources are used by the TSB.

Departmental Planned versus Actual Spending (\$ millions)			
Business Line	2002-2003		
	Planned Spending	Total Authorities	Actual Spending
Staff in Full-Time Equivalents	235	235	214
Operating	24.8	32.0	31.3
Total Gross Expenditures	24.8	32.0	31.3
Less:			
Re-spendable Revenues	-	-	-
Total Net Expenditures	24.8	32.0	31.3
Other Revenues and Expenditures			
Non Re-spendable Revenues	-	-	-
Cost of Services Provided by Other Departments	2.8	2.8	3.0
Net Cost of the Program	27.6	34.8	34.3
Note: Total Authorities and Actual expenditures are significantly higher than Planned Spending due to the SR 111 accident investigation, compensation for new collective agreements, the carry-forward of the previous year's lapse and special funding to address resource pressures.			

Figure 14 below shows the breakdown of the net cost of the TSB program by operational activities. All overhead costs have been allocated to the operational activities directly supporting the program delivery. The largest portion of resources (67.2%) was expended on the conduct of investigations (identification of safety failures and investigation support). A significant portion of resources (23.7%) was also expended on communicating safety information.

Figure 14: Net Costs of Program by Operating Activities

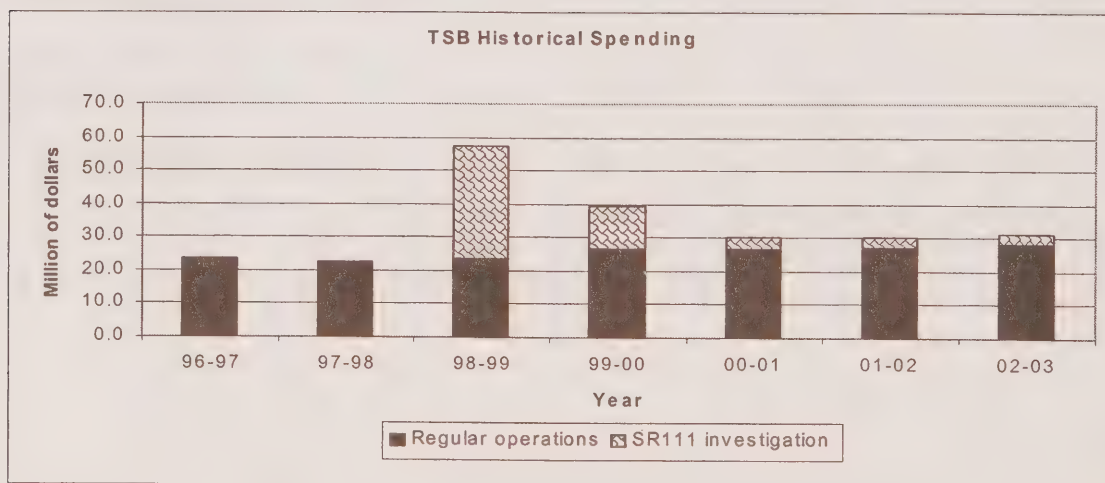
Operating Activities	Expenditures (\$ millions)	% of Total Expenditures
Identification of safety failures	\$ 17.69	51.6%
Investigation support	\$ 5.35	15.6%
Public access to safety information	\$ 8.11	23.7%
Satisfaction with quality and timeliness	\$ 0.87	2.5%
Awareness by Canadians of TSB role	\$ 0.61	1.8%
International recognition of the TSB	\$ 0.04	0.1%
Training and education	\$ 1.59	4.6%
Total	\$ 34.26	100.0%

Financial Table 3: Historical Comparison of Total Planned Spending to Actual Spending

This table provides an historical perspective on how resources are used by the TSB.

Historical Comparison of Departmental Planned versus Actual Spending (\$ millions)					
	Actual 2000- 2001	Actual 2001- 2002	2002-2003		
			Planned Spending	Total Authorities	Actual
Canadian Transportation Accident Investigation and Safety Board	30.1	30.1	24.8	32.0	31.3
Total	30.1	30.1	24.8	32.0	31.3
Total Authorities are Main Estimates plus Supplementary Estimates plus other authorities.					
Note: Total Authorities and Actual expenditures are significantly higher than Planned Spending due to the SR 111 accident investigation, compensation for new collective agreements, the carry-forward of the previous year's lapse and special funding to address resource pressures.					

Figure 15



In 1998-1999 and 1999-2000, spending is much higher due to SR 111 investigation costs of \$34.0 million and \$13.4 million, respectively. In 2000-2001, 2001-2002 and 2002-2003 SR111 investigation costs have averaged approximately \$3.3 million per year. From 1999-2000 onward, TSB spending has also increased progressively each year due to increases in employee salaries and general operating costs.

Appendix C

Internet Addresses for Other Organizations Involved in Transportation Safety

More information on transportation safety in Canada is available from other federal government agencies who also play a role in this area. The Internet addresses for the main organizations are as follows:

Transport Canada	www.tc.gc.ca
National Energy Board	www.neb.gc.ca
Fisheries and Oceans - Canadian Coast Guard	www.ccg-gcc.gc.ca
Canadian Transportation Agency	www.cta-otc.gc.ca
Royal Canadian Mounted Police	www.rcmp-grc.gc.ca
Human Resources Development Canada	www.hrdc-drhc.gc.ca
National Defence	www.dnd.ca

More information on transportation safety in selected countries is available on the following Internet sites:

United States

National Transportation Safety Board	www.nts.gov
Federal Aviation Administration	www.faa.gov

Australia

Australian Transport Safety Bureau	www.atsb.gov.au
--	--

France

Bureau enquêtes accidents	www.bea-fr.org
---------------------------------	--

United Kingdom

Air Accidents Investigation Branch	www.aaib.dft.gov.uk
Marine Accidents Investigation Branch	www.maib.dft.gov.uk

International

International Civil Aviation Organization	www.icao.int
International Maritime Organization	www.imo.org
International Transportation Safety Association	www.itsasafety.org

Appendix D

Consolidated Reporting

Introduction

Government departments and agencies are required by legislation to report to Parliament on a number of specific topics. They are also required to report to central agencies such as the Treasury Board Secretariat on a broader range of topics. Under the auspices of modern comptrollership, the Transportation Safety Board of Canada (TSB) has partnered with four other small agencies to undertake a review of all these reporting requirements with the objective of streamlining these reports and simplifying the reporting process. The Treasury Board Secretariat provided funding through the modern comptrollership innovation funds, as well as support for this initiative.

The first phase of this initiative consisted in research work to better define the issues and to identify best practices already in use. A research report was published and is available upon request from the TSB. A summary of the report is also available on the small agencies web site at <http://www.cso-cpo.gc.ca>.

The second phase of the initiative consists in the piloting of various options. The TSB has accepted to lead one of these pilots which is centred around the Departmental Performance Report. This appendix has been added to the TSB's Departmental Performance Report in order to demonstrate what the consolidation and streamlining of various reports would look like. This mock-up will be used over the coming year to engage in a dialogue with various stakeholders in order to determine if this is a good approach to reporting that serves the information needs of everyone while reducing the burden of the reporting organization. Recommendations will then be formulated for the consideration of Treasury Board Secretariat.

It is important to note that all reports consolidated in this appendix have been included only for demonstration purposes. Each individual report for 2002-2003 has been produced by the TSB and has been tabled in Parliament or submitted to the Treasury Board Secretariat in the normal manner. The information contained in this appendix is therefore a duplication. However, subject to the results of this pilot project, in future years the intent would be to provide this information only in the Departmental Performance Report.

1 - Statutory Reporting

The TSB is required by legislation to formally report to Parliament on five topics:

- its own activities, findings and recommendations;
- its financial accounts along with the Auditor General's audit report;
- its administration of Access to Information activities;
- its administration of Privacy activities; and
- its administration of employment equity programs.

The following pages provide a consolidation of the key information on each one of these topics. More detailed information is available on the TSB web site at

<http://www.tsb.gc.ca>

1.1 TSB Activities

(Pursuant to section 13(3) of the Canadian Transportation Accident Investigation and Safety Board Act)

The TSB activities and results achieved are described in section 3 of this report. Detailed findings and recommendations made by the TSB during 2002-2003 are included in the TSB Annual Report and are also available on the TSB web site at <http://www.tsb.gc.ca> . The TSB also reports publicly on all of its investigations and individual investigation reports are available on its web site.

1.2 Financial Accounts and Auditor General's Report

(Pursuant to section 13(2) of the Canadian Transportation Accident Investigation and Safety Board Act)

The TSB has produced a complete set of financial statements in accordance with the Treasury Board accounting standards. These statements are based upon the accrual basis of accounting and the Canadian generally accepted accounting principles. Appendix E contains these financial statements. The Auditor General of Canada has audited these financial statements and provided her independent report which is also enclosed.

The financial information provided in Appendix B of this report has been compiled on a cash accounting basis in order to coincide with the resources approved by Parliament in the Appropriation Acts. The numbers provided in the financial statements will therefore not match completely with those provided in Appendix B. However, Note 3 of the financial statements provides a reconciliation of the two sets of numbers.

1.3 Access to Information

(Pursuant to section 72(1) of the Access to Information Act)

The TSB's administration of its access to information activities is in accordance with the government's legislation and policies. An appropriate delegation of authority is in place. A total of 82 requests were received during the year and one request was brought forward from the previous year. Seventy requests were completed leaving 13 requests on hand at year-end. Of the 70 requests processed during the year, 48 were completed within the 30 day time limit, in 21 cases the TSB sought and was granted an extension, and in one case the TSB completed the request late. The average time taken to process a request during the 2002-2003 reporting period was 38.7 calendar days. In accordance with approved policies, the TSB collected \$547.80 in application and reproduction fees related to these requests.

A total of 163 informal requests were also received and processed during 2002-2003. The TSB continues to encourage the public to access information through informal means by contacting the Communications Division or accessing the departmental web site. An increasing amount of information is pro-actively made available on the web site.

No complaints were filed against the TSB during the 2002-2003. Two complaints from the previous year are still under investigation by the Office of the Information Commissioner. Five applications for review by the Federal Court were made during the year. One application was withdrawn by the requester and the others will be reviewed at the same time as they all revolve around the subject of air traffic control tapes and transcripts.

1.4 Privacy

(Pursuant to section 72(1) of the Privacy Act)

The TSB's administration of its privacy activities is in accordance with the government's legislation and policies. An appropriate delegation of authority is in place. The TSB remains vigilant in protecting personal information under its control. Employees are cognizant of their responsibility to protect personal information they handle in the course of their duties and respect the code of fair information practice. Five formal requests for personal information were received and completed during 2002-2003. Four requests were processed within the 30 day time limit and one was processed within 60 days. No complaints were received during this period.

1.5 Employment Equity

(Pursuant to sections 21(3) and 21(4) of the Employment Equity Act)

The TSB is committed to employment equity in the work place. During 2002-2003 the TSB re-activated its departmental employment equity committee. This committee

composed of members of the various designated groups will assist management to identify and implement measures that promote and sustain employment equity in the work place. An employee self-identification survey was conducted which resulted in an increase in the number of employees who identified as members of one of the designated groups. The TSB also participated in a number of inter-departmental activities aimed at promoting employment equity.

Overall, TSB employee representation in each one of the four designated groups exceeds the availability figures based on census data (see the Figure 16). However, gaps remain in certain occupational categories and groups. The biggest challenge for the TSB remains the recruitment of women in the technical category.

Figure 16 - Employment Equity Representation by Designated Group at March 31, 2003

Designated Group	Total Employees	Designated Group Representation		Availability (based on census)		Difference
		#	%	#	%	
Women	217	72	33.2	68	32.3	4
Aboriginal Peoples	217	2	1	2	1	0
Persons with Disabilities	217	12	5.5	7	4.5	5
Visible Minorities	217	19	8.8	17	8.7	2

Efforts continue to be made to recruit candidates from the designated groups. Investments have also been made to provide members of the designated groups with training and development opportunities. Information sessions on diversity in the work place were offered to employees and managers.

2 - Other Reports of Interest

The TSB is also required by policy to report to other government departments in order to enable them to fulfill their mandate and to satisfy their own reporting requirements to Parliament. Some of that information is of potential interest to Parliament and the Canadian public. In the interest of transparency and accountability the TSB considers that information should also be disclosed on the following topics:

- official languages;
- multiculturalism;
- contracting activities;
- procurement from aboriginal businesses; and
- use of alternative fuels.

The following pages provide a consolidation of the key information on each one of these topics.

2.1 Official Languages

(Relates to the Official Languages Act)

Overall, 26.8% of TSB employees are francophones compared with 22.6% of respondents to the 2001 census who indicated French as their mother tongue. As to anglophone representation in Quebec, 21.4% of TSB employees are anglophones compared to 7.8% in the general population. The TSB therefore considers that it has met the requirements for equitable participation. All TSB senior executives are fully bilingual and meet the prescribed standards. Most other employees in bilingual positions also meet the language requirements of their positions. Only 13 employees do not meet the language requirements; five are exempted and the others are either currently on language training or there are plans for their training.

The TSB is compliant with the requirements of the *Official Languages Act*. Supervision of employees is done in the language chosen by each employee. Personal and central services are provided to all employees in the language of their choice. Where required, administrative arrangements are in place to compensate for employees who do not currently fully meet the language requirements of their position. Most work tools are available in both official languages. Services to the public are available in both official languages. All TSB publications are available in both languages and all information on the TSB web site is fully bilingual. On-going monitoring is conducted to ensure compliance with the legislation and policy requirements.

2.2 Multiculturalism

(Relates to the Multiculturalism Act)

Due to the nature of its mandate the TSB has very limited direct involvement with the Canadian public. The TSB conducts its business primarily with the transportation industry and regulators. There is therefore limited opportunity for the TSB to contribute to the promotion and development of multiculturalism within Canadian society. However, the TSB always ensures that its communications products and messages are sensitive and responsive to multiculturalism. Furthermore, the TSB ensures that all its employees are provided with awareness sessions on diversity so that they are well prepared to interact with Canadians from diverse cultural backgrounds in the course of their duties. The TSB also ensures that, whenever appropriate, measures are taken to provide translation and/or interpretation services when people are interviewed in the course of safety investigations.

2.3 Contracting

(Relates to Government Contracting Regulations, World Trade Organization Agreement, North-American Free-Trade Agreement and Agreement on Internal Trade)

In 2002-2003, the TSB issued 228 contracts worth a total of approximately \$4.2 million. Figure 17 provides a breakdown of these numbers. Most contracts were issued under the delegated authority of the TSB, however some non-delegated contracts were issued through Public Works and Government Services Canada. Contract requirements are normally tendered competitively either through the on-line government tendering system or using TSB supplier lists. Non-competitive contracts are awarded only for low dollar value requirements or when urgent operational requirements must be met. All provisions of the World Trade Organization Agreement, the North-American Free-Trade Agreement and the Agreement on Internal Trade have been respected. No complaints were filed against the TSB on its contracting activities.

Figure 17 - TSB Contracting Activities

	Contracts Below \$25,000				Contracts Above \$25,000				Total	
	Competitive		Non-Competitive		Competitive		Non-Competitive			
	#	\$000	#	\$000	#	\$000	#	\$000	#	\$000
Goods	82	129	4	62	6	1018	0	0	92	1209
Services	64	175	65	764	7	2041	0	0	136	2980
Total	146	304	69	826	13	3059	0	0	228	4189

2.4 Procurement from Aboriginal Businesses

(Relates the Procurement Strategy for Aboriginal Businesses)

The TSB actively support this government initiative aimed at helping aboriginal communities develop viable commercial enterprises. In 2002-2003, the TSB had a published objective of directing \$50,000 worth of purchases or contracts to aboriginal businesses. This objective was surpassed with a total of \$392,000 in transactions being awarded to aboriginal businesses over the course of the year. As a result the TSB has reviewed and increased its objectives for future years. Despite its successes in this area, the TSB is committed to continuing its efforts at promoting the use of aboriginal businesses who can provide support services required in the delivery of its mandate.

2.5 Use of Alternative Fuels

(Relates to Alternative Fuels Act)

The *Alternative Fuels Act* requires that government departments and agencies purchase alternative fuel powered motor vehicles wherever economically and operationally feasible. During 2002-2003, the TSB purchased 7 motor vehicles, none of which were powered by alternative fuels. In each case, an analysis was conducted and it was determined that the use of a vehicle powered by alternative fuels was not economically and operationally viable. The TSB currently has one hybrid gas/propane powered vehicle in its fleet and is exploring the acquisition of further hybrid vehicles and of vehicles equipped to use E-85 ethanol blended fuels.

Appendix E

Financial Statements and Auditor's Report


Canadian Transportation Accident Investigation and Safety Board Management Responsibility for Financial Statements

Responsibility for the integrity and objectivity of the accompanying financial statements for the year ended March 31, 2003 and all information contained in this report rests with management of the Canadian Transportation Accident Investigation and Safety Board (CTAISB).

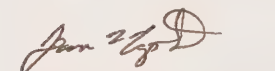
We have prepared these financial statements in accordance with the Treasury Board of Canada Accounting Standards based on Canadian generally accepted accounting principles, using management's best estimates and judgements where appropriate. These statements should be read within the context of the significant accounting policies set out in the Notes.

Management has developed and maintains books, records, internal controls and management practices, designed to provide reasonable assurance that the Board's assets are safeguarded and controlled, resources are managed economically and efficiently in the attainment of corporate objectives, and that transactions are in accordance with the *Financial Administration Act* and regulations as well as other applicable government policies and statutory requirements.

The transactions and financial statements of the CTAISB have been audited by the Auditor General of Canada, the appointed independent auditor for the Board.


Camille H. Thériault
Chairman

Gatineau, Canada
June 3, 2003


Jean L. Laporte, CGA
Senior Financial Officer



Auditor General of Canada
Vérificatrice générale du Canada

AUDITOR'S REPORT

To the Chairman of the Canadian Transportation Accident
Investigation and Safety Board
and to the President of the Queen's Privy Council for Canada

I have audited the statement of financial position of the Canadian Transportation Accident Investigation and Safety Board as at March 31, 2003 and the statements of operations and net assets and cash flows for the year then ended. These financial statements are the responsibility of the Board's management. My responsibility is to express an opinion on these financial statements based on my audit.

I conducted my audit in accordance with Canadian generally accepted auditing standards. Those standards require that I plan and perform an audit to obtain reasonable assurance whether the financial statements are free of material misstatement. An audit includes examining, on a test basis, evidence supporting the amounts and disclosures in the financial statements. An audit also includes assessing the accounting principles used and significant estimates made by management, as well as evaluating the overall financial statement presentation.

In my opinion, these financial statements present fairly, in all material respects, the financial position of the Board as at March 31, 2003 and the results of its operations and its cash flows for the year then ended in accordance with Canadian generally accepted accounting principles.

Sylvain Ricard, CA
Principal
for the Auditor General of Canada

Ottawa, Canada
June 3, 2003

Canadian Transportation Accident Investigation and Safety Board
Statement of Financial Position

As at March 31
(in thousands of dollars)

	2003	2002
ASSETS		
Financial Assets		
Due from the CRF	\$ 3,152	\$ 2,735
Receivables and Advances (Note 4)	765	115
Total Financial Assets	3,917	2,850
Non-Financial Assets		
Prepayments	69	25
Inventories not for Re-Sale	130	166
Capital Assets (Note 5)	4,122	4,119
Total Non-Financial Assets	4,321	4,310
Total Assets	\$ 8,238	\$ 7,160
LIABILITIES		
Accounts Payable and Accrued Liabilities	\$ 3,317	\$ 2,742
Accrual for Employee Vacation and Overtime	910	814
Employee Severance Pay	3,242	3,099
Total Liabilities	7,469	6,655
NET ASSETS	769	505
Total Liabilities and Net Assets	\$ 8,238	\$ 7,160

Contingent Liabilities and Commitments (Note 9 and Note 10 respectively)
The accompanying notes form an integral part of these Financial Statements.

Camille H. Thériault
Chairman

Jean L. Laporte, CGA
Senior Financial Officer

Gatineau, Canada
June 3, 2003

Canadian Transportation Accident Investigation and Safety Board

Statement of Operations and Net Assets

for the year ended March 31

(in thousands of dollars)

	2003	2002
Revenues		
Sales of Goods and Services	\$ 27	\$ 69
Other Non-Tax Revenues	86	8
Total Revenues	113	77
Expenses		
Salaries and Wages	17,924	18,151
Employee Benefit Plans	4,489	4,718
Professional and Special Services	4,384	3,860
Transportation and Communications	1,892	1,892
Accommodation	1,700	1,566
Information	1,481	666
Amortization (Note 5)	1,050	912
Utilities, Materials and Supplies	654	601
Purchased Repair and Upkeep	541	452
Construction and/or Acquisition of Machinery and Equipment	184	138
Rentals	112	107
Loss on Disposal of Assets	43	-
Miscellaneous Expenses	30	3
Total Expenses	34,484	33,066
Net Operating Results	(34,371)	(32,989)
Other Income (Note 6)	326	237
Other Expenses (Note 6)	326	237
Net Results	(34,371)	(32,989)
Net Assets, Beginning of Year	505	466
Net Cash Provided by Government (Note 3)	31,211	28,251
Change in Due from the CRF	416	1,758
Services Provided Without Charge	3,008	3,019
Net Assets, End of Year	\$ 769	\$ 505

The accompanying notes form an integral part of these Financial Statements.

Canadian Transportation Accident Investigation and Safety Board
Statement of Cash Flows
for the year ended March 31
(in thousands of dollars)

	2003	2002
Operating Activities		
Net Results	\$ 34,371	\$ 32,989
Non-Cash Items Included in Net Results		
Services Provided Without Charge (Note 8)	3,008	3,019
Amortization of Capital Assets	1,050	912
Employee Severance Pay	143	-
Loss on Disposal of Capital Assets	41	5
Revenues from Other Government Departments	38	-
	4,280	3,936
Statement of Financial Position Adjustments		
Change in Liabilities	671	1,876
Change in Receivables, Advances, Prepayments and Inventories	(656)	(85)
	\$ 15	\$ 1,791
Cash Used in Operating Activities	30,076	27,262
Investing Activities		
Acquisitions of Capital Assets	1,135	989
Cash Used in Investing Activities	1,135	989
Net Cash Provided by Government	\$ 31,211	\$ 28,251

The accompanying notes form an integral part of these Financial Statements.

Canadian Transportation Accident Investigation and Safety Board

Notes to the Financial Statements

for the year ended March 31, 2003

1. Authority and Objectives

The Canadian Transportation Accident Investigation and Safety Board (CTAISB) was established in 1990 under the *Canadian Transportation Accident Investigation and Safety Board Act* and is a departmental corporation named in Schedule II to the *Financial Administration Act*. In its day-to-day activities the CTAISB is more commonly known by the name Transportation Safety Board of Canada, or simply the TSB. The objective of the CTAISB is to advance transportation safety. It seeks to identify safety deficiencies in transportation occurrences and to make recommendations designed to eliminate or reduce any such safety deficiencies. In addition to investigations, including where necessary public inquiries into selected occurrences, the CTAISB may conduct studies into more general matters pertaining to transportation safety. The CTAISB has the exclusive authority to make findings as to causes and contributing factors when it investigates a transportation occurrence. The CTAISB's operating expenditures are funded by a budgetary lapsing authority whereas contributions to employee benefit plans are funded by statutory authorities.

2. Summary of Significant Accounting Policies

(a) These financial statements have been prepared in accordance with Treasury Board of Canada Accounting Standards based on Canadian generally accepted accounting principles.

(b) Parliamentary appropriations - the CTAISB is primarily financed by the Government of Canada through Parliamentary appropriations. Appropriations provided to the CTAISB do not parallel financial reporting according to Canadian generally accepted accounting principles. They are based in large part on cash flow requirements. Consequently, items recognized in the Statement of Operations and in the Statement of Financial Position are not necessarily the same as those provided through appropriations from Parliament. Note 3a) to these financial statements provides information regarding the source and disposition of these authorities. Note 3b) provides a high-level reconciliation between the two bases of reporting. Note 3c) presents the reconciliation to Net Cash Provided by Government.

(c) Due from the CRF - As a departmental corporation, the CTAISB operates within the Consolidated Revenue Fund (CRF). The CRF is administered by the Receiver General for Canada. All cash receipts are deposited to the CRF and all cash disbursements made by the CTAISB are paid from the CRF. Due from the CRF represents the amount of cash that the CTAISB is entitled to draw from the CRF, without further appropriations, in order to discharge its liabilities.

(d) Revenues - these are accounted for in the period in which the underlying transaction or event occurred that gave rise to the revenues. Revenues that have been received but not yet earned are disclosed in the Statement of Financial Position as deferred revenue.

(e) Employee severance benefits - are calculated using information derived from the results of the actuarially determined liability for employee severance benefits for the Government as a whole. Employee severance benefits on cessation of employment represent obligations of the CTAISB that are normally funded in future years as they are paid.

(f) Vacation pay and overtime - are expensed in the year that the entitlement occurs.

(g) Contributions to Superannuation plans - are recognized in the period that the contributions are made. The calculation of contributions is an estimate based on a government-wide average adjusted annually. Actuarial surpluses or deficiencies are not recorded in the CTAISB's books but are recognized in the consolidated financial statements of the Government of Canada.

(h) Services provided without charge by other government departments - are recorded as operating expenses. Note 8 provides estimates of the more significant types of services provided to the CTAISB without charge.

(i) Receivables - these are stated at amounts expected to be ultimately realized. A provision is made for receivables where recovery is considered uncertain.

(j) Inventories not for re-sale - these comprise spare parts and supplies that are held for future program delivery and are not intended for re-sale. They are valued at cost. If they no longer have service potential, they are valued at the lower of cost or net realizable value.

(k) Capital assets - all assets plus leasehold improvements having an initial cost of \$2,000 or more are recorded at their acquisition cost. The capitalization of software and leasehold improvements has been done on a prospective basis from April 1, 2001. Amortization of capital assets is done on a straight-line basis over the estimated useful life of the capital asset as follows:

Asset Class	Amortization Period
Buildings	30 years
Furniture	10 years
Office equipment	5 years
Laboratory equipment	10 years
Informatics hardware	4 years
Informatics software	3 years
Motor vehicles	7 years
Other vehicles	15 years
Leasehold improvements	lesser of useful life or term of the lease

(l) Foreign currency transactions - transactions involving foreign currencies are translated into Canadian dollar equivalents using rates of exchange in effect at the time of those transactions. Assets and liabilities denominated in foreign currencies are translated using exchange rates in effect at year-end.

(m) Measurement Uncertainty - the preparation of financial statements requires management to make estimates and assumptions that affect the reported amounts of assets, liabilities, revenues and expenses reported in the financial statements. At the time of preparation of these statements, management believes the estimates and assumptions to be reasonable. The most significant items where estimates are used are the useful lives of capital assets, employee severance pay and the assessment of contingent liabilities.

3. Parliamentary Appropriations

a) Reconciliation to Parliamentary Appropriations Voted

(In thousands of dollars)		2003	2002
Parliamentary Appropriations Voted:			
Vote 25 - CTAISB Operating expenditures	\$	21,510	\$ 21,038
Supplementary Vote 25a		3995	480
Supplementary Vote 25b		1353	4,059
Transfer from Treasury Board - Vote 10		406	469
Transfer from Treasury Board - Vote 15		1415	1,579
Total Parliamentary Appropriations Voted		28,679	27,625
Less: Lapsed Appropriations		562	873
		28,117	26,752
Statutory Authorities:			
Spending of proceeds from disposal of surplus Crown assets		39	18
Spending of revenues as per FAA section 29.1		22	68
Contribution to employee benefit plans		3098	3,213
Total Statutory Authorities Used		3,159	3,299
Total Authorities Used	\$	31,276	\$ 30,051

b) Reconciliation of Net Results to Appropriations Used

(In thousands of dollars)		2003	2002
Net Results	\$	34,371	\$ 32,989
Adjustments for Items Not Affecting Appropriations			
Less			
Services Provided Without Charge		3,008	3,019
Amortization		1,050	912
Employee Severance Benefits		143	71
Vacation Pay		96	53
Inventory Used		81	17
Prepayments		44	26
Loss on Disposal of Assets		41	5
		4,463	4,103
Add			
Spending of Cost Recovery		22	68
Refund of Prior Years Expenditures		7	5
		29	73
Adjustments for Items Affecting Appropriations			
Add			
Capital Acquisitions		1,135	989
Receivables and Advances		210	115
Inventory Purchased		41	74
Leasehold Improvements		14	-
		1,400	1,178
Less			
Proceeds from the Disposal of Surplus Crown Assets		39	18
Receipts of Re-spendable Revenue		22	68
		61	86
Total Appropriations Used	\$	31,276	\$ 30,051

c) Reconciliation to Net Cash Provided by Government

(In thousands of dollars)	2003	2002
Net cash provided by government	\$ 31,211	\$28,251
Revenues	113	77
Net change in non-cash working capital balance charged to the vote	(48)	1,723
Total Appropriations Used	\$ 31,276	\$30,051

4. Receivables and Advances

(In thousands of dollars)	2003	2002
GST refundable	\$ 554	\$ 38
Other Government Departments	165	1
External Parties	38	65
Advances to Employees	8	11
Total	\$ 765	\$ 115

5. Capital Assets (In thousands of dollars)

Asset Class	Historical Cost April 1, 2002	Additions	Disposals	Current Year Amortization	Accumulated Amortization March 31, 2003	Net Book Value March 31, 2003	Net Book Value April 1, 2002
Buildings	\$ 2,715	\$ -	\$ -	\$ 112	\$ 1,708	1,007	\$ 1,119
Furniture	937	132	-	55	706	363	285
Office equipment	358	47	-	30	318	87	70
Laboratory equipment	3,698	4	-	99	3,287	415	511
Informatics hardware	4,490	618	-	591	3,788	1,320	1,293
Informatics software	215	157	-	75	86	286	204
Motor vehicles	915	162	204	75	326	547	540
Other vehicles	113	-	-	5	41	72	78
Leasehold improvements	19	15	-	8	8	26	19
Total	\$ 13,460	\$ 1,135	\$ 204	\$ 1,050	\$ 10,268	\$ 4,122	\$ 4,119

6. Other Income / Expenditures

The CTAISB is responsible for coordinating the financial management of funds for the networks of small agencies. The revenues consist of contributions from all agencies to the cost sharing. The expenditures are the disbursements made on behalf of the group. Each government department will report its respective portion of expenditures in its financial statements.

In 2003, the CTAISB entered into a joint Government on-line project with Transport Canada. Under the terms of this project agreement Transport Canada contributed an amount of \$220,000 to the CTAISB for the development of various interfaces between transportation safety databases, amount included in other income and other expenses. Transport Canada will report the related expenditures in its financial statements.

7. Expenditures Related to the Swissair Flight 111 Accident Investigation

On September 2, 1998 Swissair Flight 111 crashed in the Atlantic Ocean at approximately 5 nautical miles from Peggy's Cove, Nova Scotia. Under Canadian legislation and international conventions, the CTAISB has the responsibility to conduct a thorough investigation of the accident. This investigation is very complex and involves considerable resources, much of which were provided by National Defence, Fisheries and Oceans and the Royal Canadian Mounted Police. Supplementary funding was obtained from Parliament as normal CTAISB appropriations were insufficient to cover such a large and complex investigation. The current year expenditures relating to the investigation are included in the Statement of Operations and are detailed below. Although the investigation is now completed a number of residual activities remain to be completed. Additional expenditures are therefore expected in the 2003-2004 financial year.

Swissair Flight 111 Investigation Costs			
(In thousands of dollars)			
		2003	2002
Information	\$	1,168	\$ 298
Salaries and Wages		864	1,281
Professional and Special Services		803	911
Transportation and Communications		200	210
Employee Benefit Plans		75	353
Rentals		43	59
Utilities, Materials and Supplies		29	26
Amortization		28	26
Accommodation		21	31
Purchased Repair and Upkeep		12	3
Construction and/or Acquisition of Machinery and Equipment		9	26
Total	\$	3,252	\$ 3,248

8. Related Party Transactions

The CTAISB is related in terms of common ownership to all Government of Canada departments, agencies and Crown corporations. The CTAISB enters into transactions with these entities in the normal course of business and on normal trade terms applicable to all individuals and enterprises except that certain services, as defined in Note 2(h), are provided without charge.

Services Provided Without Charge (In thousands of dollars)			
Department	Type of Services	2003	2002
Public Works and Government Services Canada	Accommodation, accommodation alteration and other services	\$ 1,700	\$ 1,566
Treasury Board of Canada	Employer's contributions to the health insurance plans	1,221	1,413
Auditor General of Canada	External Audit	60	19
Human Resources Development Canada	Administration of workers' compensation	27	21
Total		\$ 3,008	\$ 3,019

As stated in Note 6, CTAISB also received an amount of \$220,000 from Transport Canada.

9. Contingent Liabilities

In the normal course of its operations, the CTAISB becomes involved in various legal actions. Some of these potential liabilities may become actual liabilities when one or more future events occur or fail to occur. To the extent that the future event is likely to occur or fail to occur, and a reasonable estimate of the loss can be made, an estimated liability is accrued and an expense recorded on the government's consolidated financial statements. These estimated liabilities are not recognized on the CTAISB's financial statements as a liability until the amount of the liability is firmly established.

For the year ended March 31, 2003 there are various outstanding legal actions against the Board. No liability has been recorded in the financial statements since management of the CTAISB consider them unlikely to be successful.

10. Commitments

From time to time, the nature of the CTAISB's activities results in some large multi-year contracts and obligations whereby the CTAISB will be committed to make some future payments when the services/goods are rendered. Presently, such commitments apply only to the next two years. Major commitments that can be reasonably estimated are as follows:

Commitments			
(In thousands of dollars)	2004	2005	Total
Acquisition of Other Goods and Services	\$ 1,774	\$ 35	\$ 1,809

8. Opérations entre entités apparentées

Le BCEATST est une propriété commune du gouvernement du Canada, comme tous les ministères, établissements publics et sociétés d'État. Le BCEATST effectue des opérations avec ces entités dans le cours normal de ses activités et selon les modalités commerciales usuelles s'appliquant à tous les particuliers et à toutes les entreprises, sauf que certains services sont offerts gratuitement tel qu'indiqué à la note 2 (h).

Services reçus gratuitement (en milliers de dollars)			
Ministère	Type de service	2003	2002
Travaux publics et Services gouvernementaux Canada	Locaux, modifications de locaux et autres services	1 700 \$	1 566 \$
Conseil du Trésor du Canada	Cotisations de l'employeur aux régimes d'assurance santé	1 221	1 413
Vérificatrice générale du Canada	Vérification externe	60	19
Développement des ressources humaines Canada	Administration de l'indemnisation pour accidents au travail	27	21
Total		3 008 \$	3 019 \$

Tel que stipulé à la note 6, le BCEATST a également reçu une somme de 220 000\$ de Transports Canada.

9. Passif éventuel

Dans le cours normal de ses activités, le BCEATST est visé par diverses actions en justice. Certains passifs éventuels peuvent devenir des obligations réelles, selon que certains événements se réaliseront ou non. Dans la mesure où l'événement futur risque fort de se produire ou de ne pas se produire, et que l'on peut établir une estimation raisonnable de la perte, un passif estimatif est constaté et une charge enregistrée dans les états financiers consolidés du gouvernement. Ce passif estimatif n'est pas porté aux états financiers du BCEATST jusqu'à ce que son montant soit établi avec certitude.

Pour l'exercice terminé le 31 mars 2003, il y a diverses poursuites civiles intentées contre le Bureau. Aucun passif n'a été enregistré aux états financiers puisque la direction du BCEATST considère improbable que les poursuites soient réussies.

10. Engagements

De par leur nature, les activités du BCEATST donnent lieu à certains marchés et obligations importants en vertu desquels le BCEATST s'engage à effectuer des paiements échelonnés sur plusieurs années, lors de la prestation de services ou de la fourniture de biens. Présentement, ces types d'engagements s'appliquent uniquement aux deux prochains exercices. Les principaux engagements pour lesquels une estimation raisonnable peut être effectuée sont:

(en milliers de dollars)	2004	2005	Total
Engagements			
Achat d'autres biens et services	1,774 \$	35 \$	1,809 \$

6. Autres produits et charges

Le BCEATST est responsable de coordonner la gestion financière des fonds pour les réseaux des petits organismes. Les produits sont constitués des contributions au partage des coûts par l'ensemble des organismes. Les charges sont les déboursés effectués au nom du groupe. Chaque ministère fera rapport de sa quote-part respective des charges dans ses états financiers.

En 2003, le BCEATST et Transports Canada ont participé conjointement à un projet appelé Gouvernement en direct. En vertu des modalités de l'entente de projet, Transports Canada a versé une somme de 220 000\$ au BCEATST pour le développement de divers interfaces entre les bases de données sur la sécurité des transports. Cette somme est incluse dans les autres produits et les autres charges. Transports Canada fera rapport des charges pertinentes dans ses états financiers.

7. Charges liées à l'enquête sur l'écrasement du vol 111 de Swissair

Le 2 septembre 1998, le vol 111 de Swissair s'est abîmé dans l'océan Atlantique à environ 5 milles marins de Peggy's Cove, en Nouvelle-Écosse. Selon la législation canadienne et les conventions internationales, le BCEATST a la responsabilité de faire une enquête approfondie sur cet accident. Cette enquête s'avère très complexe et exige des ressources considérables, la plupart ayant été fournies par la Défense nationale, Pêches et Océans et la Gendarmerie royale du Canada. Des crédits supplémentaires ont été obtenus du Parlement vu que les crédits de fonctionnement attribués au BCEATST étaient insuffisants pour couvrir les coûts d'une enquête de cette envergure et complexité. Les charges de l'exercice reliées à cette enquête sont incluses dans l'état des résultats et sont détaillées ci-dessous. Même si l'enquête est maintenant complétée, un certain nombre d'activités restent à être terminées. Des charges additionnelles sont donc prévues pendant l'exercice 2003-2004.

Charges pour l'enquête du vol 111 de Swissair (en milliers de dollars)		
	2003	2002
Information	1 168 \$	298 \$
Salaires	864	1 281
Services professionnels et spéciaux	803	911
Transport et communications	200	210
Avantages sociaux	75	353
Locations	43	59
Services publics, fournitures et approvisionnements	29	50
Amortissement	28	26
Locaux	21	31
Achat de services de réparation et d'entretien	12	3
Construction et/ou acquisition de machines et de matériel	9	26
Total	3 252 \$	3 248 \$

c) Rapprochement aux liquidités nettes fournies par le gouvernement

(en milliers de dollars)		2003	2002
Liquidités nettes fournies par le gouvernement		31 211 \$	28 251 \$
Produits		113	77
Variation nette du fonds de roulement hors caisse imputée au crédit		-48	1 723
Total des crédits utilisés		31,276 \$	30 051 \$

4. Débiteurs et Avances

(en milliers de dollars)		2003	2002
TPS remboursable		554 \$	38 \$
Autres ministères		165	1
Entités externes		38	65
Avances aux employés		8	11
Total		765 \$	115 \$

5. Immobilisations

(en milliers de dollars)

Catégorie d'immobilisations	Coût historique 1 ^{er} avril 2002	Ajouts	Aliénations	Amortissement de l'exercice	Amortissement cumulé 31 mars 2003	Valeur comptable nette 31 mars 2003	Valeur comptable nette 1 ^{er} avril 2002
Immeubles	2 715 \$	- \$	- \$	112 \$	1 708 \$	1 007 \$	1 119 \$
Ameublement	937	132	-	55	706	363	285
Matériel de bureau	358	47	-	30	318	87	70
Matériel de laboratoire	3 698	4	-	99	3 287	415	511
Matériel informatique	4 490	618	-	591	3 788	1 320	1 293
Logiciels	215	157	-	75	86	286	204
Véhicules automobiles	915	162	204	75	326	547	540
Autres véhicules	113	-	-	5	41	72	78
Améliorations locatives	19	15	-	8	8	26	19
Total	13 460 \$	1 135 \$	204 \$	1 050 \$	10 268 \$	4 122 \$	4 119 \$

b) Rapprochement entre les résultats nets et l'utilisation des crédits

(en milliers de dollars)			
2003	2002		
Résultats nets		34 371 \$	
Rajustements pour les postes sans incidence sur les crédits			
Moins			
Services reçus gratuitement	3 019	3 008	
Amortissement	912	1 050	
Indemnités de départ	71	143	
Congés payés	53	96	
Stocks utilisés	17	81	
Charges payées d'avance	26	44	
Pertes sur l'aliénation d'actifs	5	41	
Plus		4 463	
Dépense des coûts recouvrés	68	22	
Remboursements des charges d'exercices antérieurs	5	7	
Rajustements pour les postes ayant une incidence sur les crédits		29	
Plus			
Achat d'immobilisations	989	1 135	
Sommes à recevoir et avances	115	210	
Achat de stocks	74	41	
Améliorations locatives	-	14	
Moins		1 400	
Produit de l'aliénation de biens excédentaires de l'État	18	39	
Rentrées de produits disponibles	68	22	
Total des crédits utilisés		61	
		31 276 \$	
		30,051 \$	

3. Crédits parlementaires

a) Rapprochement aux crédits parlementaires votés

(en milliers de dollars)		2003	2002
Crédits parlementaires votés			
Charges d'exploitation du BCEATST - Crédit 25	21 510 \$	21 038 \$	
Budget supplémentaire - Crédit 25a	3 995	480	
Budget supplémentaire - Crédit 25b	1 353	4,059	
Virement du Conseil du Trésor - Crédit 10	406	469	
Virement du Conseil du Trésor - Crédit 15	1 415	1,579	
Total des crédits parlementaires votés	28 679	27,625	
Moins: autorisations non utilisées			
	562	873	
Autorisations législatives	28 117	26,752	
Dépense du produit de l'aliénation de biens excédentaires de l'Etat	39	18	
Dépense des produits perçus en vertu de l'article 29.1 de la LGFP	22	68	
Cotisations aux régimes d'avantages sociaux	3,098	3,213	
Total des autorisations législatives utilisées	3,159	3,299	
Total des autorisations utilisées	31 276 \$	30,051 \$	

- (g) Cotisations aux régimes de pensions - sont constatées dans l'exercice où ces cotisations sont versées. Les cotisations sont calculées en se basant sur une moyenne gouvernementale rajustée annuellement. Les excédents ou les déficits actuariels ne sont pas inscrits dans les livres du BCEATST mais sont constatés dans les états financiers consolidés du gouvernement du Canada.
- (h) Services reçus gratuitement des autres ministères - sont consignés comme des charges d'exploitation. La note 8 présente une estimation des principaux types de services fournis gratuitement au BCEATST.
- (i) Débiteurs - les comptes débiteurs sont consignés en fonction des montants que l'on prévoit réaliser. Des provisions sont établies pour tous les débiteurs où le recouvrement est incertain.
- (j) Stocks non destinés à la revente - ces éléments comprennent des pièces de rechange et des fournitures détenues aux fins de la prestation future des programmes et ne sont pas destinés à la revente. Les stocks sont évalués au prix coûtant. Lorsqu'ils n'ont plus de potentiel d'utilisation, ils sont évalués au moindre du prix coûtant ou de la valeur de réalisation nette.
- (k) Immobilisations - tous les éléments d'actif ainsi que les améliorations locales dont le coût initial est d'au moins 2 000 \$ sont comptabilisés selon leur coût d'achat. La capitalisation des logiciels et des améliorations locales a été effectuée sur une base prospective à compter du 1er avril 2001. Les immobilisations sont amorties selon une méthode linéaire sur la durée de vie utile estimative de l'immobilisation comme suit :
- | Catégorie d'actif | Période d'amortissement |
|-------------------------|---|
| Immeubles | 30 ans |
| Ameublement | 10 ans |
| Matériel de bureau | 5 ans |
| Matériel de laboratoire | 10 ans |
| Matériel informatique | 4 ans |
| Logiciels | 3 ans |
| Véhicules automobiles | 7 ans |
| Autres véhicules | 15 ans |
| Améliorations locales | moindre de la durée de vie utile ou de la durée du bail |
- (l) Opérations en devises - les opérations en devises sont converties en dollars canadiens aux taux de change en vigueur à la date de la transaction. L'actif et le passif en devises étrangers sont convertis selon les taux en vigueur à la fin de l'exercice.
- (m) Incertitude relative à la mesure, la préparation des états financiers exige que la direction fasse des estimations et des hypothèses qui influent sur le montant déclaré de l'actif, du passif, des produits et des charges consignés dans les états financiers. Au moment de la préparation des présents états financiers, la direction considérerait que les estimations et les hypothèses étaient raisonnables. La durée de vie utile des immobilisations, les indemnités de départ des employés et l'évaluation des passifs éventuels sont les éléments les plus importants qui ont fait l'objet d'estimations.

1. Autorisations et objectifs

Le Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports (BCEATST) a été constitué en 1990 en vertu de la *Loi sur le Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports*, et est un établissement public nommé à l'annexe II de la *Loi sur la gestion des finances publiques*. Dans ses activités quotidiennes le BCEATST est mieux connu sous le nom de Bureau de la sécurité des transports du Canada, ou tout simplement le BST. La mission du Bureau est de promouvoir la sécurité des transports. Le Bureau cherche à constater les manquements à la sécurité dans les accidents de transport et à faire des recommandations en vue de les éliminer ou de les réduire. De plus, le Bureau peut mener, outre des enquêtes indépendantes incluant des enquêtes publiques sur des accidents sélectionnés, des études sur des questions plus générales liées à la sécurité des transports. Le Bureau a le pouvoir exclusif, lorsqu'il fait enquête, d'émettre des conclusions sur les causes et les facteurs contributifs. Les charges du Bureau sont financées par une autorisation budgétaire annuelle alors que les cotisations aux régimes d'avantages sociaux des employés sont financées par des autorisations législatives.

2. Sommaire des principales conventions comptables

(a) Ces états financiers ont été préparés conformément aux normes comptables du Conseil du Trésor du Canada basées sur les principes comptables généralement reconnus au Canada.

(b) Crédits parlementaires - Le BCEATST est surtout financé par le biais de crédits parlementaires du gouvernement du Canada. Les crédits consentis au BCEATST ne correspondent pas à la présentation des rapports financiers prévus par les principes comptables généralement reconnus au Canada, étant fondés dans une large mesure sur les besoins de trésorerie. Ainsi, les postes consignés dans l'état des résultats et dans l'état de la situation financière ne sont pas nécessairement les mêmes que ceux auxquels il est pourvu par les crédits parlementaires. La note 3a) présente de l'information au sujet de la provenance et de l'utilisation des crédits. La note 3b) établit un rapprochement général entre les deux types de rapports financiers. La note 3c) présente le rapprochement aux liquidités nettes fournies par le gouvernement.

(c) Somme à recevoir du Trésor - En tant qu'établissement public, le BCEATST exerce ses activités à même les fonds du Trésor. Le Trésor est administré par le receveur général du Canada. Toutes les rentrées de fonds sont déposées dans le Trésor et tous les débours faits par le BCEATST proviennent du Trésor. La somme à recevoir du Trésor représente le montant d'encaisse que le BCEATST a le droit de tirer du Trésor, sans crédits budgétaires additionnels, afin de s'acquitter de ses obligations.

(d) Produits - ceux-ci sont comptabilisés dans l'exercice où les opérations ou les faits sous-jacents sont survenus. Les produits déjà encaissés mais non réalisés sont divulgués dans l'état de la situation financière comme Produits reportés.

(e) Indemnités de départ des employés - sont calculées en utilisant des renseignements dérivés des résultats des calculs actuariels pour les indemnités de départ des employés à l'échelle du gouvernement. Les indemnités de départ des employés lors de la cessation d'emploi représentent des obligations du BCEATST qui sont normalement financées dans les exercices futurs lorsque les paiements sont effectués.

(f) Congés annuels et heures supplémentaires - sont passés en charges dans l'exercice au cours duquel l'employé les acquiert.

	2003	2002
Activités d'exploitation		
Résultats nets	34 371 \$	32,989 \$
Éléments sans effet sur l'encaisse inclus dans les résultats nets		
Services reçus gratuitement (note 8)	3 008	3 019
Amortissement des immobilisations	1 050	912
Indemnités de départ	143	-
Perte sur aliénation d'immobilisations	41	5
Revenus en provenance d'autres ministères	38	-
	4 280	3 936
Variations provenant de l'état de la situation financière		
Variation du passif	671	1 876
Variation des débiteurs et avances, charges payées d'avance et des stocks	-656	(85)
	15	1 791
Liquidités utilisées dans les activités d'exploitation	30 076	27 262
Activités d'investissement		
Acquisition d'immobilisations	1 135	989
Liquidités utilisées dans les activités d'investissement	1 135	989
Liquidités nettes fournies par le gouvernement	31 211 \$	28,251 \$

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers.

Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports
État des résultats et de l'actif net
 pour l'exercice terminé le 31 mars
 (en milliers de dollars)

	2003	2002
Produits		
Vente de biens et services	27 \$	69 \$
Autres produits non fiscaux	86	8
Total des produits	113	77
Charges		
Salaires	1 792	1 815
Avantages sociaux	4 489	4 718
Services professionnels et spéciaux	4 384	3 860
Transport et communications	1 892	1 892
Locaux	1 700	1 566
Information	1 481	666
Amortissement (note 5)	1 050	912
Services publics, fournitures et approvisionnements	654	601
Achat de services de réparation et d'entretien	541	452
Construction et/ou acquisition de machines et de matériel	184	138
Locations	112	107
Pertes sur l'aliénation d'actifs	43	-
Autres dépenses	30	3
Total des charges	34 484	33 066
Résultats nets d'exploitation	(34 371)	(32 989)
Autres produits (note 6)	326	237
Autres charges (note 6)	326	237
Résultats nets	(34 371)	(32 989)
Actif net, début d'exercice	505	466
Liquidités nettes fournies par le gouvernement (note 3)	31 211	28,251
Variation - Somme à recevoir du Trésor	416	1,758
Services reçus gratuitement	3 008	3,019
Actif net, fin d'exercice	769 \$	505 \$

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers.

Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports
État de la situation financière
en date du 31 mars
(en milliers de dollars)

2003 2002

ACTIF

Actif financier	
Somme à recevoir du Trésor	3 152 \$
Débiteurs et Avances (note 4)	765
Total de l'actif financier	3 917
Actif non financier	
Charges payées d'avance	69
Stocks non destinés à la revente	130
Immobilisations (note 5)	4 122
Total de l'actif non financier	4 321
	4310

Total de l'actif	8 238 \$	7 160 \$
-------------------------	-----------------	-----------------

PASSIF

Créditeurs et charges à payer	
Congés et temps supplémentaire accumulés par les employés	910
Indemnités de départ	3 242
Total du passif	7 469
	6 655

ACTIF NET

Total Passif et Actif net	8 238 \$	7 160 \$
----------------------------------	-----------------	-----------------

Eventualités et engagements (note 9 et note 10 respectivement)

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers.

Camille H. Thériault
Le président
Jean L. Laporte, CGA
L'agent financier supérieur

Gatineau, Canada
le 3 juin 2003

RAPPORT DU VÉRIFICATEUR

Auditor General of Canada
Vérificatrice générale du Canada



Au président du Bureau canadien d'enquête sur les accidents
de transport et de la sécurité des transports
et au président du Conseil privé de la Reine pour le Canada

J'ai vérifié l'état de la situation financière du Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports au 31 mars 2003 et les états des résultats et de l'actif net et des flux de trésorerie de l'exercice terminé à cette date. La responsabilité de ces états financiers incombe à la direction du Bureau. Ma responsabilité consiste à exprimer une opinion sur ces états financiers en me fondant sur ma vérification.

Ma vérification a été effectuée conformément aux normes de vérification généralement reconnues du Canada. Ces normes exigent que la vérification soit planifiée et exécutée de manière à fournir l'assurance raisonnable que les états financiers sont exempts d'inexactitudes importantes. La vérification comprend le contrôle par sondages des éléments probants à l'appui des montants et des autres éléments d'information fournis dans les états financiers. Elle comprend également l'évaluation des principes comptables suivis et des estimations importantes faites par la direction, ainsi qu'une appréciation de la présentation d'ensemble des états financiers.

À mon avis, ces états financiers donnent, à tous les égard importants, une image fidèle de la situation financière du Bureau au 31 mars 2003 ainsi que des résultats de son exploitation et de ses flux de trésorerie pour l'exercice terminé à cette date selon les principes comptables généralement reconnus du Canada.

Pour la vérificatrice générale du Canada

Sylvain Ricard, CA
directeur principal

Ottawa, Canada
Le 3 juin 2003

Annexe F États financiers et Rapport de la vérificatrice

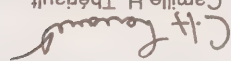
Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports
Responsabilité de la direction à l'égard des états financiers

La responsabilité de l'intégrité et de l'objectivité des états financiers ci-joints pour l'exercice financier terminé le 31 mars 2003 et de toute l'information figurant dans le présent rapport incombe à la direction du Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports (BCEATST).


Nous avons préparé ces états financiers conformément aux normes comptables du Conseil du Trésor basées sur les principes comptables généralement reconnus du Canada, en se fondant sur les meilleures estimations possibles et en faisant preuve de jugement éclairé, le cas échéant. Les présents états financiers devraient être consultés en se référant aux principales conventions comptables décrites dans les notes.

La direction a préparé et tient à jour des livres, des registres, des mécanismes de contrôle interne et des pratiques de gestion pour donner une assurance raisonnable que les éléments d'actif du Bureau sont protégés et contrôlés, que les ressources sont gérées de façon économique et efficace aux fins de la réalisation des objectifs ministériels et que les opérations sont exécutées conformément à la Loi sur la gestion des finances publiques et à ses règlements et conformément aux autres politiques gouvernementales et exigences législatives pertinentes.

Les opérations et les états financiers du BCEATST ont été vérifiés par la vérificatrice générale du Canada, le vérificateur indépendant nommé pour le Bureau.


Camille H. Thériault
Le président

Gatineau, Canada
le 3 juin 2003


Jean L. Laporte, CGA
L'agent financier supérieur

2.4 Achats auprès d'entreprises autochtones

(Se rapporte à la Stratégie d'approvisionnement auprès des entreprises autochtones)

Le BST soutient activement cette initiative gouvernementale visant à aider les collectivités autochtones à créer des entreprises commerciales viables. En 2002-2003, le BST avait annoncé l'objectif de réserver 50 000 \$ d'achats ou de contrats à des entreprises autochtones. Cet objectif a été surpassé, des transactions s'élevant en tout à 392 000 \$ ayant été conclues avec des entreprises autochtones au cours de l'année. Par conséquent, le BST a reconsidéré et augmenté ses objectifs pour les années futures. Malgré ses succès dans ce domaine, le BST tient à poursuivre ses efforts en vue de promouvoir le recours à des entreprises autochtones qui peuvent offrir les services de soutien nécessaires à la réalisation de son mandat.

2.5 Utilisation de carburants de remplacement

(Se rapporte à la Loi sur les carburants de remplacement)

La Loi sur les carburants de remplacement exige que les ministères et organismes du gouvernement achètent des véhicules utilisant un carburant de remplacement lorsque c'est possible aux plans économique et opérationnel. En 2002-2003, le BST a acheté sept véhicules motorisés, dont aucun n'utilise un carburant de remplacement. Dans chaque cas, une analyse a été réalisée et il s'est avéré que l'utilisation d'un véhicule alimenté par un carburant de remplacement n'était pas viable aux plans économique et opérationnel. Le BST possède actuellement un véhicule hybride essence-propane; il envisage d'acquérir des véhicules hybrides supplémentaires ainsi que des véhicules pouvant utiliser du carburant E-85 à l'éthanol.

	Concurrentiels		Non concurrentiels		Total	
	Contrats inférieurs à 25 000 \$		Contrats supérieurs à 25 000 \$			
	Nbre	000 \$	Nbre	000 \$	Nbre	000 \$
Biens	82	129	4	62	92	1 209
Services	64	175	65	764	0	2 980
Total	146	304	69	826	0	4 189

Figure 17 : Activités de passation de contrats du BST

En 2002-2003, le BST a passé 228 contrats valant au total environ 4,2 millions de dollars. La figure 17 en présente une ventilation. La plupart des contrats ont été passés en vertu du pouvoir délégué du BST, mais certains contrats non délégués ont été établis par l'entremise de Travaux publics et Services gouvernementaux Canada. Les besoins font normalement l'objet d'un appel d'offres compétitif, soit par l'entremise du service gouvernemental en ligne d'appels d'offres, soit en recourant à des listes de fournisseurs du BST. Les contrats non concurrentiels sont passés uniquement dans les cas où les besoins sont d'une faible valeur monétaire ou lorsque des besoins opérationnels urgents doivent être comblés. Toutes les dispositions de l'Accord sur l'Organisation mondiale du commerce, de l'Accord de libre-échange nord-américain et de l'Accord sur le commerce intérieur ont été respectées. Aucune plainte n'a été déposée à l'encontre du BST au sujet de ses activités de passation de contrats.

2.3 Passation de contrats

(Se rapporte à la réglementation gouvernementale régissant la passation de contrats, l'Accord sur l'Organisation mondiale du commerce, l'Accord de libre-échange nord-américain et l'Accord sur le commerce intérieur)

2.2 Multiculturalisme

(Se rapporte à la Loi sur le multiculturalisme canadien)

En raison de la nature de son mandat, le BST n'a que peu de contacts directs avec le public canadien. Le BST mène ses activités principalement auprès de l'industrie des transports et des instances de réglementation connexes. Il n'a donc guère l'occasion de contribuer à la promotion et à l'essor du multiculturalisme au sein de la société canadienne. Néanmoins, il veille toujours à ce que ses produits de communication et ses messages soient sensibles au multiculturalisme et en tiennent compte. De plus, le BST voit à ce que tous ses employés puissent participer à des séances de sensibilisation à la diversité pour les préparer à interagir avec des Canadiens de divers horizons culturels dans le cadre de leurs fonctions. Le BST s'assure aussi, s'il y a lieu, que des mesures adéquates soient prises pour offrir des services de traduction ou d'interprétation lors d'entrevues au cours d'enquêtes sur la sécurité.

En vertu des politiques gouvernementales, le BST est également tenu de faire rapport à d'autres ministères pour leur permettre de remplir leur mandat et de respecter leurs propres obligations en matière de rapports au Parlement. Une partie de l'information en cause revêt un intérêt potentiel pour le Parlement et le public canadien. Dans l'intérêt de la transparence et de l'imputabilité, le BST considère que l'information sur les sujets suivants devrait être divulguée :

- les langues officielles;
- le multiculturalisme;
- les activités de passation de contrats;
- les achats auprès d'entreprises autochtones;
- l'utilisation de carburants de remplacement.

Les pages suivantes présentent un regroupement des principaux renseignements sur chacun de ces sujets.

2.1 Langues officielles

(Se rapporte à la Loi sur les langues officielles)

Dans l'ensemble, 26,8 p. 100 des employés du BST sont des francophones, en comparaison des 22,6 p. 100 de répondants au recensement de 2001 indiquant le français comme langue maternelle. En ce qui concerne la représentation des anglophones au Québec, ils y représentent 21,4 p. 100 des employés du BST alors qu'ils constituent 7,8 p. 100 de la population. Le BST considère donc qu'il respecte les exigences d'une participation équitable. Tous les cadres supérieurs du BST sont entièrement bilingues et satisfont aux critères prescrits. La plupart des autres employés occupant des postes bilingues respectent également les exigences linguistiques de leur poste. Seuls 13 employés ne le font pas : cinq sont exemptés et les autres soit suivent déjà une formation linguistique, soit disposent d'un plan en ce sens.

Le BST respecte les exigences de la *Loi sur les langues officielles*. La supervision des employés se fait dans la langue choisie par chacun d'eux. Les services personnels et centraux sont offerts à tous les employés dans la langue de leur choix. Au besoin, des dispositions administratives sont prévues pour pallier les cas où un employé ne respecte pas encore entièrement les exigences linguistiques de son poste. Toutes les publications du BST sont offertes dans les deux langues et toute l'information du site Web du BST est entièrement bilingue. Un suivi constant est effectué pour garantir le respect des exigences de la loi et des politiques.

1.5 Équité en matière d'emploi

(En vertu des paragraphes 21(3) et 21(4) de la Loi sur l'équité en matière d'emploi)

Le BST tient à assurer l'équité en matière d'emploi. En 2002-2003, l'organisme a réactivé son comité ministériel d'équité en matière d'emploi. Ce comité est composé de membres de divers groupes désignés; il aidera la direction à cerner et appliquer des mesures en vue de promouvoir et soutenir l'équité en milieu de travail. Un sondage visant l'identification volontaire des employés a fait en sorte que le nombre d'employés reconnus comme membres d'un des groupes désignés a augmenté. Le BST a par ailleurs participé à plusieurs activités interministérielles visant à promouvoir l'équité en matière d'emploi.

Globalement, la représentation des quatre groupes désignés au sein du personnel du BST surpasse la disponibilité selon les données du recensement (voir la figure 16 ci-dessous). Cependant, des écarts persistent dans certaines catégories et groupes professionnels. Le plus grand défi à relever pour le BST demeure le recrutement de femmes dans la catégorie technique.

Figure 16 : Représentation des groupes désignés au titre de l'équité en matière d'emploi, au 31 mars 2003

Groupe désigné	Total des employés	Représentation des groupes désignés	Disponibilité (selon le recensement)	Écart
	Nombre	Nombre	%	Nombre
Femmes	217	72	33,2	68
Peuples autochtones	217	2	1	2
Personnes handicapées	217	12	5,5	7
Minorités visibles	217	19	8,8	17
				8,7
				2

Des efforts se poursuivent pour recruter des candidats des groupes désignés. Des investissements ont également été effectués afin d'offrir aux membres des groupes désignés des possibilités de formation et de perfectionnement. Des séances d'information sur la diversité en milieu de travail ont été offertes aux employés et aux gestionnaires.

1.3 Accès à l'information

(En vertu du paragraphe 72(1) de la Loi sur l'accès à l'information)

Le BST gère ses activités relatives à l'accès à l'information conformément aux dispositions législatives et aux politiques gouvernementales. Une délégation de pouvoir adéquate a été prévue. En tout, 82 demandes ont été reçues au cours de l'année et une a été reportée de l'année précédente. À la fin de l'année, 70 demandes avaient été comblées, ce qui en laissait 13 en instance. Sur les 70 demandes traitées durant l'année, 48 l'ont été dans le délai prévu de 30 jours; dans 21 cas, le BST a demandé et obtenu une prolongation; et dans un cas, le BST a dépassé le délai. Le temps moyen requis pour traiter une demande pendant la période de déclaration 2002-2003 était de 38,7 jours civils. Conformément aux politiques approuvées, le BST a perçu 547,80 \$ en frais de demande et de copies à l'égard de ces demandes.

Par ailleurs, 163 demandes informelles ont été reçues et traitées en 2002-2003. Le BST continue d'encourager le public à obtenir l'information par des moyens non officiels, en communiquant avec la Division des communications ou en visitant le site Web de l'organisme. Une quantité de plus en plus grande d'information est mise proactivement à la disposition du public dans le site Web.

Aucune plainte n'a été déposée à l'encontre du BST en 2002-2003. Le Commissariat à l'information poursuit ses enquêtes quant à deux plaintes de l'année précédente. Cinq demandes de révision par la Cour fédérale ont été présentées au cours de l'exercice. Une demande a été retirée par le requérant; les autres seront examinées simultanément puisqu'elles concernent toutes les bandes et transcriptions du contrôle aérien.

1.4 Respect de la vie privée

(En vertu du paragraphe 72(1) de la Loi sur la protection des renseignements personnels)

Le BST gère ses activités relatives au respect de la vie privée conformément aux dispositions législatives et aux politiques gouvernementales. Une délégation de pouvoir adéquate a été prévue. Le BST demeure vigilant pour ce qui est de protéger les renseignements personnels qu'il détient. Les employés connaissent leur responsabilité de protéger les renseignements personnels dans le cadre de leurs fonctions et de respecter le Code de pratiques équitables en matière de renseignements. Cinq demandes officielles de renseignements personnels ont été reçues et comblées en 2002-2003. Quatre demandes ont été traitées dans le délai prévu de 30 jours et une l'a été dans un délai de 60 jours. Aucune plainte n'a été reçue au cours de l'exercice.

1 – Rapports exigés par la loi

Le BST est tenu en vertu de la loi de présenter un rapport officiel au Parlement sur cinq sujets :

- ses propres activités, constatations et recommandations;
- ses comptes financiers, en y joignant le rapport de la vérificatrice générale;
- sa gestion des activités liées à l'accès à l'information;
- sa gestion des activités liées au respect de la vie privée;
- sa gestion des programmes d'équité en matière d'emploi.

Les pages suivantes regroupent les renseignements essentiels sur chacun de ces sujets. De plus amples renseignements sont accessibles dans le site Web du BST au <http://www.bst.gc.ca>.

1.1 Activités du BST

(En vertu du paragraphe 13(3) de la Loi sur le Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports)

Les activités du BST et les résultats obtenus sont décrits à la partie 3 du présent rapport. Le détail des constatations et recommandations présentées par le BST au cours de 2002-2003 figurent dans le rapport annuel du BST et se trouvent dans le site Web du BST à l'adresse <http://www.bst.gc.ca>. Le BST fait également rapport au public sur ses enquêtes; les rapports des diverses enquêtes se trouvent dans son site Web.

1.2 Comptes financiers et rapport de la vérificatrice générale

(En vertu du paragraphe 13(2) de la Loi sur le Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports)

Le BST a produit un ensemble complet d'états financiers conformément aux normes comptables du Conseil du Trésor. Ces états sont fondés sur la comptabilité d'exercice et les principes comptables généralement reconnus au Canada. L'annexe F contient ces états financiers. La vérificatrice générale du Canada les a vérifiés et a produit son rapport indépendant, qui figure également ci-joint.

L'information financière présentée à l'annexe B du présent rapport a été compilée selon le principe de la comptabilité de caisses, de façon à coïncider avec les ressources approuvées par le Parlement dans les lois de crédits. Les chiffres figurant dans les états financiers ne correspondront donc pas complètement à ceux figurant à l'annexe B. La note 3 des états financiers présente toutefois un rapprochement des deux ensembles de chiffres.

Annexe D

Consolidation des rapports

Introduction

Les ministères et organismes du gouvernement sont tenus par la loi de faire rapport au Parlement sur un certain nombre de sujets précis. Ils sont également tenus de faire rapport à des organismes centraux, tels le Secrétariat du Conseil du Trésor, sur une gamme de sujets plus étendue. Dans le cadre de la modernisation de la fonction de contrôleur, le Bureau de la sécurité des transports du Canada (BST) a formé un partenariat avec quatre autres petits organismes pour entreprendre un examen de toutes ces exigences en matière de rapports, en vue de simplifier à la fois les rapports et leur processus de production. Le Secrétariat du Conseil du Trésor a octroyé des fonds – à même les fonds d'innovation pour la modernisation de la fonction de contrôleur – et un appui à cette initiative.

La première phase consistait à mener des recherches pour mieux définir les enjeux et cerner les pratiques exemplaires actuelles. Un rapport de recherche a été publié; on peut l'obtenir sur demande auprès du BST. Un sommaire du rapport se trouve en outre dans le site Web des petits organismes, à l'adresse <http://www.cso-cpo.gc.ca>.

La seconde phase de l'initiative consiste à mettre à l'essai diverses options. Le BST a accepté de diriger un de ces projets pilotes centrés sur le rapport ministériel sur le rendement. La présente annexe a été ajoutée au Rapport ministériel sur le rendement du BST pour démontrer la forme que pourrait prendre le regroupement et la simplification de divers rapports. Ce modèle servira au cours de la prochaine année pour lancer un dialogue avec divers intervenants afin de déterminer s'il s'agit d'une façon utile de présenter des rapports, qui comble les besoins en information tout en réduisant la charge que doit assumer l'organisation. Des recommandations seront par la suite formulées à l'intention du Secrétariat du Conseil du Trésor.

Il importe de signaler que tous les rapports regroupés dans la présente annexe y figurent uniquement à des fins d'illustration. Chaque rapport individuel portant sur 2002-2003 a été produit par le BST et déposé au Parlement ou présenté au Secrétariat du Conseil du Trésor de la façon habituelle. L'information contenue dans la présente annexe y figure donc en double. Sous réserve des résultats de ce projet pilote cependant, il s'agirait à l'avenir de présenter cette information uniquement dans le rapport ministériel sur le rendement.

Annexe C

Adresses Internet d'autres organismes du domaine de la sécurité des transports

On peut consulter d'autres renseignements sur la sécurité des transports au Canada auprès d'autres organismes du gouvernement fédéral qui jouent un rôle dans ce domaine. Les adresses Internet des principaux organismes sont les suivantes :

Transports Canada www.tc.gc.ca

Office national de l'énergie www.one.gc.ca

Pêches et Océans – Garde côtière canadienne www.ccg-gcc.gc.ca

Office des transports du Canada www.cta-otc.gc.ca

Gendarmerie royale du Canada www.rcmp-grc.gc.ca

Développement des ressources humaines Canada www.hrdc-drrhc.gc.ca

Défense nationale www.dnd.ca

D'autres renseignements sur la sécurité des transports dans d'autres pays sont disponibles dans les sites Internet suivants :

Etats-Unis

National Transportation Safety Board www.ntsb.gov
Federal Aviation Administration www.faa.gov

Australie

Australian Transport Safety Bureau www.atSB.gov.au

France

Bureau enquêtes accidents www.bea-fr.org

Royaume-Uni

Air Accidents Investigation Branch www.aaiB.dtlr.gov.uk
Marine Accidents Investigation Branch www.maib.dtlr.gov.uk

International

Organisation de l'aviation civile internationale www.icao.int
Organisation maritime internationale www.imo.org
International Transportation Safety Association www.itsafety.org

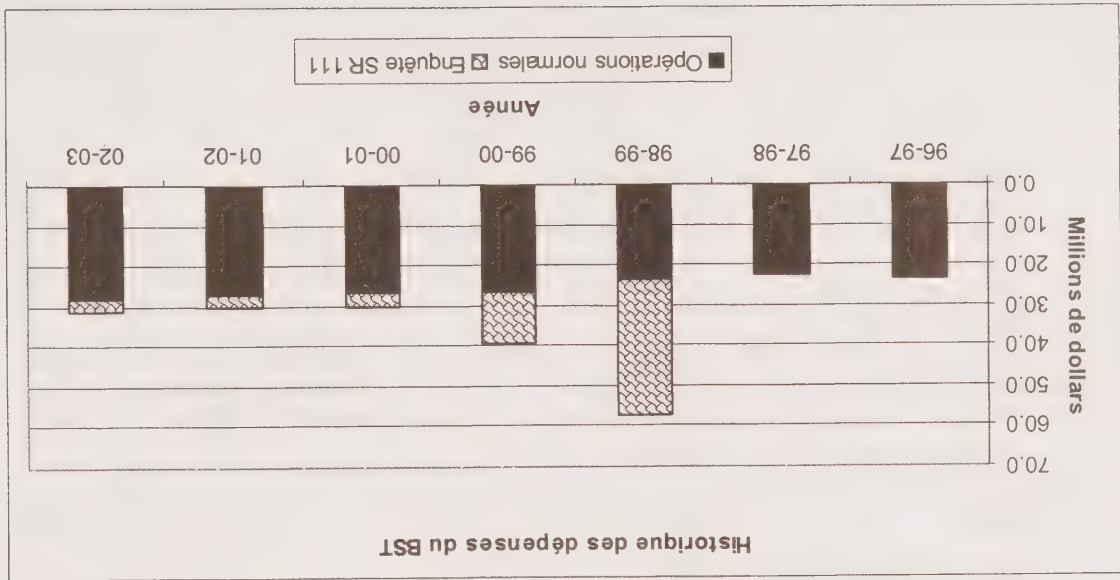
En 1998-1999 et 1999-2000, les dépenses sont considérablement plus importantes à cause des coûts de l'enquête sur l'accident du vol SR 111, lesquels s'élèvent à 34,0 millions de dollars et 13,4 millions de dollars, respectivement. En 2000-2001, 2001-2002 et 2002-2003, les coûts de cette enquête se sont élevés en moyenne à 3,3 millions de dollars par année. À partir de 1999-2000, les dépenses du BST ont également augmenté progressivement chaque année en raison d'une augmentation des salaires et des frais généraux.

Tableau financier 3 : Comparaison historique des dépenses totales prévues et des dépenses réelles

Ce tableau résume la façon dont le BST a utilisé les ressources à sa disposition au cours des exercices antérieurs.

Comparaison historique des dépenses prévues par rapport aux dépenses réelles (en millions de dollars)					
2002-2003					
Dépenses réelles	Dépenses	Dépenses prévues	Dépenses prévues	Dépenses prévues	Dépenses prévues
	2000-2001	2001-2002			
Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports					
	30,1	30,1	24,8	32,0	31,3
Total					
	30,1	30,1	24,8	32,0	31,3
Les autorisations totales sont la somme des montants prévus au budget des dépenses principal et aux budgets supplémentaires et des autres autorisations.					
<p>Nota : Les autorisations totales et les dépenses réelles sont considérablement plus importantes que les dépenses prévues, à cause de l'enquête sur l'accident du vol SR 111, de nouvelles obligations en vertu de conventions collectives, du report de surplus de l'année précédente et de financement supplémentaire face à des pressions budgétaires.</p>					

Figure 15



La figure 14 ci-dessous présente la ventilation du coût net du programme du BST selon les activités de fonctionnement. Tous les frais généraux ont été répartis entre les activités de fonctionnement servant à soutenir directement la prestation du programme. La plus grande partie des ressources (67,2 %) a été consacrée à la conduite d'enquêtes (constatation des manquements à la sécurité et soutien des enquêtes). Une part appréciable des ressources (23,7 %) a aussi été consacrée à la communication de renseignements sur la sécurité.

Figure 14 : Coût net du programme selon les activités de fonctionnement

Activités de fonctionnement	Dépenses (millions de dollars)	% des dépenses totales
Constatation des manquements à la sécurité	17,69	51,6
Soutien des enquêtes	5,35	15,6
Accès public à l'information sur la sécurité	8,11	23,7
Satisfaction à l'égard de la qualité et de la ponctualité	0,87	2,5
Sensibilisation des Canadiens au rôle du BST	0,61	1,8
Reconnaissance internationale du BST	0,04	0,1
Formation	1,59	4,6
Total	34,26	100,0

Tableau financier 2 : Comparaison des dépenses totales prévues et des dépenses réelles

Ce tableau explique d'une manière uniformisée pour l'ensemble du gouvernement l'utilisation des ressources par le BST.

Dépenses prévues des ministères par opposition aux dépenses réelles (en millions de dollars)			
2002-2003			
Secteur d'activité		Dépenses prévues	Autorisations totales
		Dépenses réelles	Dépenses réelles
Personnel en équivalents temps plein	235	235	214
Fonctionnement	24,8	31,3	24,8
Total des dépenses brutes	24,8	31,3	24,8
Moins :	-	-	-
Recettes disponibles	-	-	-
Total des dépenses nettes	24,8	31,3	24,8
Autres recettes et dépenses	-	-	-
Recettes non disponibles	-	-	-
Coût des services offerts par d'autres ministères	2,8	2,8	3,0
Coût net du programme	27,6	34,3	27,6

Nota : Les autorisations totales et les dépenses réelles sont considérablement plus importantes que les dépenses prévues, à cause de l'enquête sur l'accident du vol SR 111, de nouvelles obligations en vertu de conventions collectives, du report de surplus de l'année précédente et de financement supplémentaire face à des pressions budgétaires.

Tableau financier 1 : Sommaire des crédits approuvés

Ce tableau explique comment le Parlement a accordé des crédits au BST.

Besoins financiers par autorisation (en millions de dollars)			
Crédit	2002-2003		
	Dépenses	Autorisations	Dépenses réelles
25	Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports		
	Dépenses de fonctionnement	21,5	28,9
(S)	Cotisations aux régimes d'avantages sociaux des employés	3,3	3,1
	Total pour le ministère	24,8	31,3
Les autorisations totales sont la somme des montants prévus au budget des dépenses principal et aux budgets supplémentaires et des autres autorisations (voir la figure 13 pour plus de détails).			

Figure 13

Ventilation détaillée des autorisations totales pour 2002-2003 (en millions de dollars)	
Autorisations	Montant
Budget principal	24,8
Budgets supplémentaires – Report des surplus de l'année précédente	1,1
Budgets supplémentaires – Enquête SR 111	2,9
Budgets supplémentaires – Pressions budgétaires	1,2
Budgets supplémentaires – Enquête Lady Duck	0,1
Transferts du Conseil du Trésor – Conventions collectives	1,5
Transferts du crédit 10 du Conseil du Trésor – Modernisation de la fonction de contrôleur	0,4
Autorisations totales	32,0

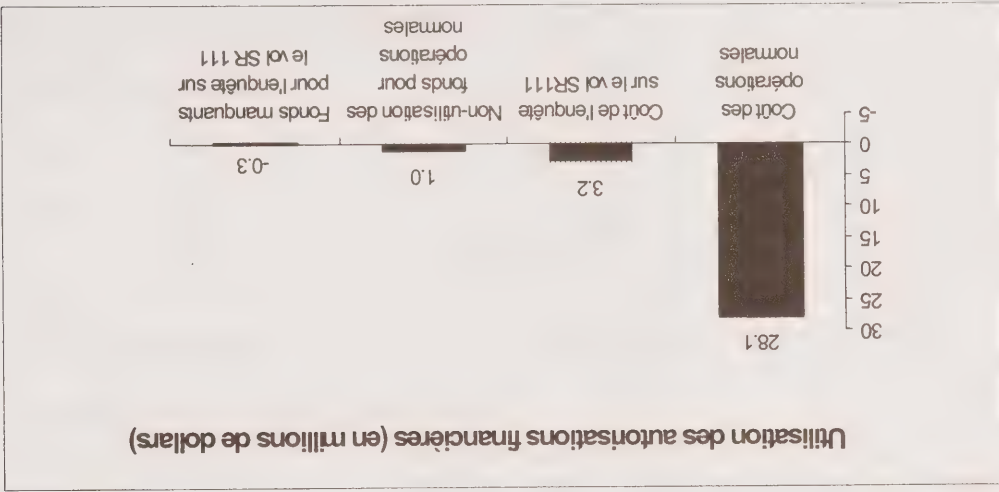
Annexe B Résultats financiers

Aperçu du rendement financier

Le BST a commencé l'année avec des autorisations de 24,8 millions de dollars. Un budget supplémentaire au montant de 5,3 millions de dollars a par la suite été approuvé pour reporter les fonds non utilisés de l'année précédente, pour des ajustements face aux pressions budgétaires et pour les coûts exceptionnels de l'enquête sur l'accident du vol SR 111. Des transferts s'élevant à 1,9 million de dollars ont également été faits à même les crédits du Conseil du Trésor, pour des ajustements par suite de négociations collectives et pour l'initiative de modernisation de la fonction de contrôleur, haussant ainsi le total des autorisations à 32 millions de dollars. En 2002-2003, le BST a dépensé 31,3 millions de dollars à même ses autorisations totales de 32 millions de dollars. Sur le budget d'exploitation du BST, 1 million de dollars est resté inutilisé. Cependant, les coûts de l'enquête sur l'accident du vol SR 111 ont dépassé de 0,3 million de dollars le montant spécial accordé par le Parlement, ce qui a réduit le montant inutilisé à 0,7 million de dollars. Le montant inutilisé est principalement dû à des dépenses inférieures aux prévisions aux postes des salaires et de la formation de nouveaux employés ainsi qu'au report de certains projets en 2003-2004. Les états financiers complets vérifiés du BST figurent à l'annexe B.

Les dépenses globales du BST, exception faite des coûts de l'enquête sur l'accident du vol SR 111, représentent un coût d'environ 0,89 \$ par citoyen canadien. Si l'on ajoute les coûts de cette enquête, ce chiffre monte à 1,00 \$ par citoyen canadien. Cette somme modeste permet de maintenir la capacité du Canada de faire enquête sur d'importantes défaillances dans quatre modes du réseau de transport national.

Figure 12



Annexe A

Statistiques sur la sécurité des transports

Le tableau ci-dessous répartit les statistiques sur les événements de transport par mode, y compris des comparaisons avec les moyennes quinquennales. Compte tenu du niveau d'activité pour chaque mode, les taux d'accidents indiquent de nouveau une tendance à la baisse en 2002.

Événements de transport par mode – 2002 par rapport à la moyenne des cinq années précédentes (1997-2001)				
	Marine	Pipeline	Rail	Aviation
Accidents				
2002	485	20	985	324
Moyenne quinquennale	559	13	1088	403
Pertes de vie				
2002	28	0	96	63
Moyenne quinquennale	33	0	100	138
Incidents				
2002	173	34	303	865
Moyenne quinquennale	197	27	373	747

Le tableau ci-dessous présente des données sur les taux d'accidents par mode pour l'année en cours ainsi que la moyenne quinquennale. Même si ces taux sont fondés sur des données limitées, il n'en demeure pas moins que ces indicateurs du niveau d'activité constituent un point de référence. Les statistiques présentées dans ce tableau sont tirées du chapitre 4 du document de Transports Canada, *Les transports au Canada : Rapport annuel 2002*. Cette publication comprend de plus amples renseignements ([http://www.tc.gc.ca/pol/ft/t-facts3/t-factsf/Rapport annuel sur les transports.htm](http://www.tc.gc.ca/pol/ft/t-facts3/t-factsf/Rapport%20annuel%20sur%20les%20transports.htm)).

Taux d'accidents de transport – 2002 par rapport à la moyenne des cinq années précédentes (1997-2001)				
	Aviation ¹	Marine ²	Rail ³	
Accidents				
2002	7.8	3	25	
Moyenne quinquennale	8.7	2.9	31	
¹ par 100 000 heures de vol (aéronefs immatriculés au Canada seulement) ² par 1 000 passages de navires de commerce autres que les bateaux de pêche ³ par million de trains-milles sur les voies principales				

Annexes

- A – Statistiques sur la sécurité des transports
- B – Résultats financiers
- C – Adresses Internet d'autres organismes du domaine de la sécurité des transports
- D – Consolidation des rapports
- E - États financiers et Rapport de la vérificatrice

Partie 4 : Renseignements supplémentaires

Le BST rend compte publiquement de toutes ses enquêtes. On peut consulter la plupart des rapports d'enquête du BST publiés depuis 1995 dans le site Web du BST. Le BST publie également des rapports statistiques périodiques pour les quatre modes de transport; rapports qui sont également disponibles dans le site Web. Enfin, le BST publie un rapport annuel au Parlement, ainsi qu'un périodique sur la sécurité intitulé *Réflexions*; tous disponibles sur demande en format imprimé.

Le Rapport sur les plans et priorités et le *Rapport ministériel sur le rendement* des années passées sont accessibles dans le site Web du BST, au <http://www.bst.gc.ca>. Le site contient également divers renseignements supplémentaires.

Pour de plus amples renseignements, vous pouvez également communiquer avec nous à l'adresse suivante :

Division des communications
Bureau de la sécurité des transports du Canada
Place du Centre
200, promenade du Portage
4^e étage
Gatineau (Québec)
K1A 1K8

Courriel : communications@bst.gc.ca
N° de tél. : (819) 994-3741
N° de téléc. : (819) 997-2239

participe à la mise en commun des pratiques exemplaires et à la recherche de solutions permettant de réduire les coûts et les efforts. Par exemple, le BST a dirigé trois projets interministériels d'innovation visant : le changement de culture au sein des organisations; l'intégration des renseignements sur le rendement; les valeurs et l'éthique dans le cadre des partenariats entre organisations. Le personnel du BST a été reconnu par le Secrétariat du Conseil du Trésor et le milieu des petits organismes pour le leadership qu'il exerce à cet égard.

3.4.2 Mise en œuvre d'une fonction de contrôleur moderne

L'initiative pluriannuelle de modernisation de la fonction de contrôleur vise à moderniser les activités de gestion au sein de la fonction publique. Il s'agit d'assurer la production d'une meilleure information sur le rendement, une saine gestion des risques et la présence de systèmes de contrôle adéquats tout en renforçant les valeurs et l'éthique et en rehaussant la redevabilité du gouvernement envers le Parlement et les Canadiens.

À la fin de 2001, le BST a effectué une auto-évaluation de ses pratiques de gestion actuelles, face à 33 critères d'une saine gestion organisationnelle. Le rapport *Évaluation des capacités de la fonction de contrôleur moderne*, publié en mars 2002, cernait un certain nombre de domaines du cadre de gestion où d'importants changements s'imposaient pour en arriver à une fonction de contrôleur moderne. Le rapport se trouve dans le site Web du BST à l'adresse http://www.bst.gc.ca/fr/publications/Mod_Comp/2002/Mod_Comp_2002.asp.

Conscient de l'importance et de l'intérêt qu'il y a à moderniser les pratiques de gestion ainsi que des risques auxquels l'organisation est exposée si de solides aptitudes de contrôle ne sont pas enchâssées dans les activités quotidiennes, le BST a fait de la modernisation de la fonction de contrôleur une priorité de la gestion et intégré des activités et projets en ce sens dans le plan d'activités 2002-2003 de l'organisme (ce plan se trouve dans le site Web du BST à l'adresse http://www.bst.gc.ca/fr/publications/BusPlan/2002/biz_plan02_03.asp).

Au cours de l'exercice 2002-2003, une grande part du travail accompli dans le contexte de la modernisation de la fonction de contrôleur était au stade préparatoire. Le BST a créé un cadre de planification des activités qui intègre de façon cohérente les tâches de planification et qui coïncide avec le cycle de planification du gouvernement. Ce cadre a déjà amélioré et facilité les décisions d'affectation des ressources pour l'exercice 2003-2004 en plus de garantir que les ressources sont reliées aux plans et priorités de l'organisme. Des efforts ont également été consacrés à la mise au point de deux nouveaux outils de gestion : un outil de mesure du rendement et un plan de vérification interne fondé sur les risques. Il est prévu que ces nouveaux outils seront entièrement mis en œuvre en 2003-2004 et que des ajustements seront requis à mesure que le cadre mûrira. Le BST a également déterminé les connaissances et aptitudes précises que doivent posséder les gestionnaires et experts fonctionnels dans le cadre d'une gestion moderne. Des profils de compétences et normes d'apprentissage ont été mis au point. Ils serviront à évaluer les compétences actuelles de la gestion et à élaborer des plans de formation pour faciliter la modernisation de la gestion et des ressources humaines.

Par ailleurs, compte tenu de nos priorités concernant la modernisation de la fonction de contrôleur et des préoccupations de l'organisme, le BST coopère activement avec d'autres ministères et organismes à des projets de modernisation de la fonction de contrôleur. Il

Les efforts concentrés sur les priorités du plan ont produit de nombreux excellents résultats au cours de l'année. Puisqu'une grande partie du travail visait le développement, il a créé une solide fondation pour des améliorations supplémentaires dans les années suivantes. Parmi les indicateurs du progrès réalisés figurent l'élaboration de priorités et d'un cycle de planification adaptés aux besoins du BST; la réalisation d'une analyse structurée des besoins des intervenants; la création d'un cadre de gestion du rendement; l'offre d'une formation ciblée pour le personnel enquêteur en vue d'améliorer la qualité des produits du BST touchant la sécurité et de réduire leur délai de production; et l'intégration des questions de milieu de travail et de ressources humaines dans les délibérations quotidiennes de la gestion.

Un domaine du plan d'activités qui retient une attention particulière est celui de l'apprentissage parmi les employés. En 2002-2003, le BST a déterminé qu'il y avait d'urgents besoins de formation et a pris des mesures adéquates en conséquence, pour garantir que tous les employés disposent des aptitudes et connaissances de base nécessaires à l'exécution efficace de leur travail. En parallèle, le BST a également entrepris d'élaborer des profils de compétence et des normes d'apprentissage pour tous ses groupes professionnels. Une fois que ceux-ci seront au point, ils serviront à établir des plans d'apprentissage personnalisés pour chaque employé. En 2002-2003, le BST a investi quelque 1,5 million de dollars, ou 4,6 p. 100 de ses frais d'exploitation totaux, dans la formation de ses employés et autres activités connexes. La même année, les ministères gouvernementaux ont investi en moyenne 2,6 p. 100 de leurs frais totaux dans la formation.

Des travaux ont également été entrepris pour formuler un plan pluriannuel de remplacement des immobilisations et de trouver des solutions face à un grave problème de dépense des immobilisations. Une analyse de rentabilisation a été réalisée et présentée au Conseil du Trésor pour justifier la demande de fonds supplémentaires en vue de résoudre le problème. Un montant de 1 million de dollars a été octroyé au BST sur une période de deux ans.

Le BST a réalisé une analyse détaillée de ses pratiques et systèmes de gestion de l'information. Les besoins liés aux activités ont été cernés et une démarche a été mise au point pour entamer le travail visant une nouvelle génération d'applications d'affaires. L'infrastructure de la technologie de l'information du BST a également bénéficié d'une vaste amélioration.

Dans l'ensemble, le BST a fait de grands progrès pour ce qui est d'améliorer ses cadres de gestion interne et d'optimiser l'utilisation de ses ressources. Au cours de l'année, le BST a souvent été cité par les représentants du Secrétariat du Conseil du Trésor comme organisme exemplaire pour ce qui est du rendement organisationnel. De plus, des cadres supérieurs du BST ont souvent été invités à partager leur expérience avec leurs collègues de d'autres organismes.

La haute direction du BST a reconnu l'importance d'une modernisation et d'un renforcement des cadres de gestion de l'organisation. Plusieurs efforts ont été consacrés à l'intégration de diverses initiatives ministérielles et gouvernementales visant la gestion. Nous nous attachons à bâtir une fondation solide : des dirigeants déterminés à produire des résultats; des employés motivés qui contribuent aux résultats dans un milieu de travail où l'on apprend, où l'on relève des défis et qui est enrichissant; et un ensemble de valeurs communes clairement définies, qui régissent la façon dont nous travaillons.

Le dépôt au Parlement de modifications législatives modernisant la gestion des ressources humaines dans la fonction publique produira un profond impact au BST. Bien qu'il soit trop tôt pour formuler des plans ministériels précis sur la modernisation des ressources humaines, le BST examine actuellement les implications possibles pour se préparer à élaborer un plan d'action sans délai lorsque les nouvelles dispositions législatives seront approuvées par le Parlement.

3.4.1 Rendement organisationnel efficace

En 2001-2002, le BST s'est lancé dans la voie de changements essentiels à son succès futur. Le programme de renouvellement était motivé par trois facteurs principaux : la nécessité d'un cadre de planification et de gestion des ressources plus rigoureux; la détermination à renforcer les pratiques de gestion interne conformément aux principes de l'initiative gouvernementale de modernisation de la fonction de contrôle; et l'impératif de trouver un équilibre judicieux entre niveau d'activité et base de ressources à la disposition du BST. Cet ambitieux programme de renouvellement a exigé et continuera d'exiger persistance, patience et compréhension; il suppose par ailleurs un certain niveau de risque.

En 2002-2003, l'organisation a publié son tout premier plan d'activités fondé sur sept priorités organisationnelles. Un sommaire de ce plan est accessible dans le site Web du BST au <http://www.bst.gc.ca/fr/publications/index.asp>. Le plan d'activités définit clairement des initiatives précises, les résultats attendus et les responsabilités. Il n'a pas été difficile de cerner les domaines exigeant une attention prioritaire, mais bien de déterminer la source des ressources financières et humaines nécessaires. Des concessions ont dû être faites : des ressources des opérations ont été libérées et réaffectées à la réalisation des priorités de l'organisation. Il a également été prévu qu'il y aurait sans doute une diminution dans les produits les plus visibles du BST – comme les enquêtes, les rapports et les publications. Néanmoins, au cours de cette période de changement, le BST a veillé à maintenir un niveau élevé de qualité dans ses travaux et à accorder l'attention voulue à d'autres questions importantes telles que la santé et la sécurité au travail, l'équité en matière d'emploi et les langues officielles. En tout, 1,1 million de dollars ont été consacrés à la réalisation des éléments du plan d'activités.

Des travaux ont été entrepris en partenariat avec Transports Canada (TC), en vue d'améliorer la qualité des données du BST, d'améliorer le mécanisme de mise en commun des données avec TC et de contribuer à la réalisation du projet d'entrepôt de données de sécurité de TC. De plus, un système pilote a été créé pour donner accès aux données sur les événements au moyen de demandes en ligne dans le site Web public du BST. Les travaux consacrés à ce projet se poursuivront en 2003-2004 dans la mesure où les ressources le permettent.

Des travaux ont également été consacrés à une refonte complète du site Web du BST. Le site répond maintenant entièrement aux exigences du Gouvernement en direct et est sensiblement plus convivial. D'importants ajouts ont également été faits au contenu du site.

3.3.2 Gouvernement en direct

Au cours de l'année à venir, les résultats du processus de consultation serviront, en même temps que d'autres renseignements, à l'examen des processus opérationnels et des produits de l'organisme, pour veiller à ce qu'ils continuent de répondre aux besoins des intervenants et que les meilleurs résultats possibles puissent être obtenus avec les ressources fournies par le Parlement. Une fois que le processus d'examen sera complet au début de 2003-2004, un plan d'action opérationnel sera élaboré et mis en œuvre, prévoyant l'impact sur l'organisation, les coûts, les modalités de gestion du changement ainsi que les stratégies de communication interne et externe.

Parmi l'ensemble des renseignements recueillis, il est ressorti que les grandes questions suivantes méritent plus ample réflexion :

- la diffusion rapide et efficace de renseignements sur la sécurité;
- la demande d'une consultation plus vaste des intéressés dans la production des rapports d'enquête et la formulation de recommandations de sécurité;
- le manque de notoriété des produits et services du BST;
- la faible proportion d'événements qui font l'objet d'une enquête;
- la perception que le BST se concentre trop sur les enquêtes en réaction à des événements et trop peu sur des études et analyses proactives;
- la demande d'un élargissement du mandat du BST pour y ajouter les enquêtes sur les événements touchant les camions, les autobus et les embarcations de plaisance.

Tout le monde s'accorde sur le fait que les principaux points forts du BST sont la compétence technique et le professionnalisme de son personnel, ainsi que l'aptitude du BST à cerner les causes et facteurs d'événements et son savoir-faire en ce sens. L'indépendance et l'impartialité dont fait preuve le BST dans ses travaux et ses rapports sont considérées par les intervenants comme source d'une grande crédibilité auprès de tous les acteurs touchés par la sécurité des transports et auprès du grand public.

3.3 Analyse des besoins de la clientèle et rajustement des programmes

Une des priorités prévues par le *Rapport sur les plans et priorités 2002-2003* était de consulter les principaux intervenants pour connaître leurs besoins, puis d'adapter en conséquence la prestation de programmes du BST de façon à mieux y répondre. Au cours de l'année, le travail s'est poursuivi sur deux voies parallèles. D'abord, un projet d'analyse des besoins des intervenants a été entrepris. Ensuite, des travaux ont été lancés en vertu de l'initiative Gouvernement en direct, qui a une portée plus étendue. Les résultats obtenus sur ces deux plans sont décrits dans les sections suivantes.

3.3.1 Projet d'analyse des besoins des intervenants

Au cours de l'exercice 2002-2003, le BST a initié un processus de consultation visant à obtenir les commentaires d'une vaste gamme d'interlocuteurs du BST. Des entrevues menées auprès d'agents de changement choisis au sein du milieu des transports, représentant des intérêts nationaux et internationaux, ont permis d'obtenir une solide appréciation de leurs points de vue et besoins à l'égard des produits et services du BST. Pour compléter ces renseignements et pour obtenir un commentaire stratégique de haut niveau sur le BST et ses produits et services, des cadres supérieurs représentant l'éventail de l'industrie des transports, des principales associations et des syndicats ont été réunis dans un groupe d'experts aux fins d'une consultation.

Ces consultations ont procuré au BST une vaste évaluation des besoins et attentes des intervenants, une appréciation du succès du BST dans la réalisation de son mandat et un portrait de la façon dont il est perçu de l'extérieur.

Les autorités réglementaires ainsi que les organismes et associations voués à la sécurité considèrent le BST comme une très importante source potentielle d'information et estiment que l'aptitude du BST à exécuter son mandat (c.-à-d., le monopole des enquêtes sur la cause) est essentielle au progrès de la sécurité dans les transports. Cependant, de nombreux intervenants jugent que le BST ne réalise pas son plein potentiel comme source d'information.

Parmi les autres groupes de intervenants, surtout les petits transporteurs, exploitants ou propriétaires, le BST n'est pas perçu comme la principale source d'information sur la sécurité. Plusieurs d'entre eux n'ont aucune expérience et n'ont jamais eu de contact direct avec le BST, ni n'ont-ils été exposés à ses produits et services. Plusieurs voient le BST uniquement comme un organisme d'enquête, une organisation qui réagit aux événements et non une qui participe proactivement à la prévention des accidents et incidents ou à la promotion de la sécurité.

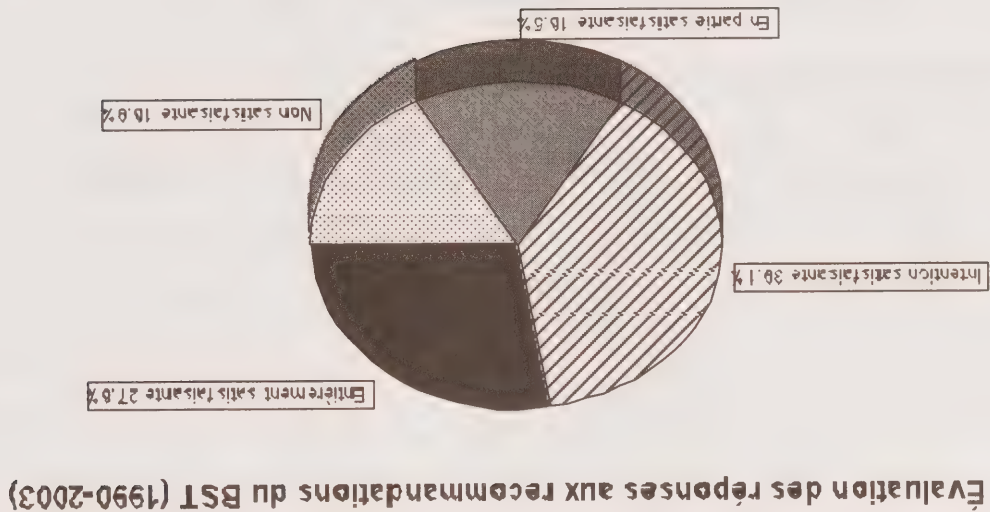


Figure 11

À plus long terme, la réponse aux recommandations du BST est également très positive. La figure 11 illustre l'évaluation des réponses aux recommandations du BST publiées depuis 1990.

Évaluation des réponses aux recommandations du BST – Année en cours						
2001-2002 (année où la réponse a été reçue)	Attention entièrement satisfaisante	Intention satisfaisante de corriger la lacune	Attention en partie satisfaisante accordée à la lacune	Attention non satisfaisante accordée à la lacune	À évaluer	Total
	Marine	0	0	2		
	Pipeline	0	0	0		
	Rail	0	4	1		
	Aviation	0	3	0		
Total	0	7	3	0	5	15

Figure 10

3.2.5 Niveau de sécurité accru grâce à la réduction des risques

Dans l'ensemble, le BST a connu beaucoup de succès pour ce qui est de cerner les lacunes de sécurité et de réduire les risques dans les réseaux de transport. Les enquêtes du BST mènent à des rapports précisant ces lacunes et, s'il y a lieu, contenant des recommandations pour réduire les risques. L'année dernière, dans tous les cas où le BST a entrepris une enquête, des lacunes de sécurité ou facteurs ayant contribué à l'événement ont été cernés et communiqués. Ces résultats traduisent une application soignée de la politique du BST en matière de classement des événements pour déterminer la pertinence ou non d'une enquête, ainsi que la méthode d'enquête. Cette démarche systématique garantit que les ressources du BST sont investies dans les domaines susceptibles de produire les plus grands avantages en ce qui concerne la sécurité.

Au total, 3 848 événements ont été signalés au BST au cours de l'exercice 2002-2003. Le BST a décidé de faire enquête sur 89 d'entre eux. Tous les événements déclarés ont été examinés conformément à la Politique de classification des événements du BST afin de déterminer dans quels cas une enquête pouvait le mieux faire avancer la sécurité dans les transports. Des renseignements sur tous les événements déclarés ont été saisis dans la base de données du BST aux fins documentaires, pour analyser les tendances et pour valider les constatations quant aux lacunes de sécurité.

Une façon de mesurer la qualité des constatations et recommandations du BST consiste à évaluer l'efficacité du BST pour ce qui est de convaincre d'autres instances de la nécessité d'adopter des changements afin d'améliorer la sécurité. C'est pourquoi le BST évalue les réactions à ses recommandations, pour déterminer la mesure dans laquelle les lacunes de sécurité en cause ont été ou sont en voie d'être rectifiées. En toute logique, la mesure dans laquelle des mesures de sécurité seront mises en œuvre dépend du degré auquel la partie en cause

admet l'existence d'une condition dangereuse et de l'importance des risques en cause. En 2002-2003, le BST a enregistré des réactions à 15 recommandations de sécurité; dans sept cas, il y avait « intention satisfaisante » de corriger la lacune mentionnée dans les recommandations; et dans trois cas, il y avait une réaction « en partie satisfaisante ». Dans aucun cas la réaction n'a-t-elle été jugée non satisfaisante. Les résultats de cette évaluation sont présentés dans la figure 10.

« Transports Canada a apporté d'importantes modifications à ses règlements et à son processus d'inspection et de certification des petits bâtiments à passagers depuis le naufrage du *True North II*. Le Ministère a tenu compte des préoccupations et des recommandations du Bureau de la sécurité des transports et met la dernière main aux modifications réglementaires et aux initiatives connexes. »

David Collenette, ministre des Transports

Le BST participe également à une initiative visant à promouvoir une culture de la sécurité au sein du milieu maritime de la côte ouest, surtout parmi les exploitants de petits navires et bateaux de pêche. Un groupe d'action maritime inter-organismes composé d'organismes gouvernementaux des paliers fédéral et provincial coopère en vue de relever la sensibilisation à la sécurité, d'offrir de la formation en sécurité et de favoriser l'adoption de pratiques sûres au sein du milieu maritime. L'objectif consiste à modifier les comportements pour réduire l'incidence d'accidents et de décès.

Le programme de formation fondé sur la méthode du BST. La Garde côtière canadienne examine la possibilité de mettre au point pour ses agents un programme de formation commun de faire progresser la sécurité dans les transports. Par ailleurs, apprennent à maîtriser une méthode et une démarche qu'ils peuvent appliquer pour La prestation de cette formation s'est avérée profitable car les participants de l'extérieur peuvent ainsi mieux comprendre la façon dont le BST travaille en même temps qu'ils enquêteurs du BST ont été offertes à des personnes œuvrant dans le domaine de la formation à l'extérieur, des places libres dans les séances de formation destinées aux programme de formation nous sont parvenues. Bien que le BST n'offre pas en général de Nouvelle-Zélande et au Royaume-Uni). De nombreuses demandes de participation à ce organismes de sécurité au Canada et à l'étranger (aux États-Unis, aux Pays-Bas, en – y compris des transporteurs aériens et des compagnies ferroviaires – ainsi que d'autres par le BST continue de susciter beaucoup d'intérêt de la part de l'industrie des transports Le programme de formation sur la Méthodologie intégrée d'enquête de sécurité élaboré

L'industrie, de la rigueur appliquée aux enquêtes du BST. L'interne, mais de plus ouvre la voie à une meilleure compréhension, au sein de communiquée à l'industrie des pratiques exemplaires qu'elle peut ensuite utiliser à entier. En participant à de telles activités et en partageant ses méthodes, le BST méthodes et les dispositions législatives utilisées par les organismes d'enquête du monde à l'Académie maritime internationale de Trieste, en Italie, où sont enseignées les événements de transport. En outre, des employés du BST donnent chaque année des cours présenter la méthode qu'il emploie pour faire enquête sur les facteurs humains dans les BST a également été invité à assister à des conférences nationales et internationales pour donner des cours de méthodes d'enquête à des spécialistes des accidents d'aviation. Le internationale. Pour la deuxième année consécutive, le BST a été invité à Singapour pour La compétence et les méthodes d'enquête du BST sont reconnues à l'échelle

Le BST contribue à la diffusion de renseignements sur la sécurité à l'échelle internationale. De nombreux produits du BST sont distribués non seulement au Canada mais aussi aux États-Unis, en Europe et dans divers autres pays partout au monde. Le BST aide aussi à diffuser des renseignements en provenance de pays étrangers. Cette collaboration entre le BST et des organismes étrangers contribue à améliorer l'accès aux renseignements sur la sécurité partout au monde.

3.2.4 Sensibilisation aux questions de sécurité et renforcement de la sécurité au sein du gouvernement, de l'industrie et du public

Le BST continue d'œuvrer pour sensibiliser les divers intervenants du secteur des transports aux questions de sécurité et renforcer parmi eux la culture de la sécurité. Dans l'ensemble, les enquêteurs du BST ont constaté une plus grande sensibilisation aux questions de sécurité et les premiers signes d'une culture de la sécurité parmi les gens avec lesquels ils sont en interaction dans le cadre de leur travail. Des événements majeurs tels que l'écrasement du vol SR 111 et les attentats terroristes du 11 septembre aux États-Unis ont également augmenté la sensibilisation du public à la sécurité des transports. Bien qu'il soit très difficile de mesurer les résultats du BST dans ce domaine, le niveau d'activité du BST démontre des efforts soutenus pour réaliser les résultats souhaités.

Le BST profite de chaque occasion pour réitérer ses principaux messages et sensibiliser aux questions de sécurité. En 2002-2003, le BST a publié 109 rapports d'enquête ainsi que des rapports statistiques mensuels et annuels. Il continue en outre de publier le bulletin sur la sécurité *Réflexions*. Quatre numéros ont été publiés pendant l'exercice 2002-2003, bien que seulement trois aient été diffusés avant le 31 mars 2003. Cette publication contribue au progrès de la sécurité des transports en se penchant sur les leçons apprises dans les enquêtes sur les accidents et incidents. Elle constitue également un outil efficace pour diffuser à un public élargi les résultats des enquêtes touchant la sécurité.

Le BST a adopté une démarche proactive en matière de diffusion de l'information. Au cours des enquêtes, les renseignements pertinents sont communiqués immédiatement à l'industrie, aux proches des victimes, aux médias et au public. Les enquêteurs sont incités à entretenir un dialogue avec les principaux intervenants, y compris en dévoilant rapidement les questions de sécurité qui apparaissent durant une enquête. Pour tenter de satisfaire à la demande de nouvelles de la part du public et des médias, le BST a répondu à 1 158 requêtes reçues dans son site Web et 697 appels de journalistes, sans compter les demandes traitées sur les lieux d'un accident ou aux conférences de presse organisées lors de la publication de rapports. Le BST a tenu cinq conférences de presse et diffusé huit communiqués de presse. La Division de la macro-analyse du BST a de plus répondu à 618 questions complexes concernant la base de données sur les événements dans les transports.

Le BST utilise également son site Web pour rehausser la sensibilisation aux questions de sécurité et diffuser des renseignements sur la sécurité dans les transports. Plus de 22 000 visiteurs consultent le site Web du BST chaque mois – ce nombre ayant atteint le niveau record de 44 500 en mars 2003 en raison de la publication du rapport d'enquête sur l'accident SR 111. Des Canadiens et des gens du monde entier visitent le site. L'achalandage accru peut être attribué à la facilité et la rapidité d'accès ainsi qu'à la quantité accrue de renseignements offerts. L'utilisation du site Web s'est avérée un moyen économique et plus rapide de diffuser de l'information.

La portée et l'importance de telles mesures de sécurité peuvent varier considérablement. Les exploitants prennent souvent des mesures correctives immédiates après en avoir discuté avec les enquêteurs du BST (par exemple, en ce qui concerne le dégagement du champ de visibilité à un passage à niveau en élaguant buissons et autre végétation). Les organismes de réglementation, telles que Transports Canada et, aux États-Unis, la Federal Aviation Administration, émettent régulièrement des directives exigeant des inspections ou le remplacement de composants sur la foi des conclusions préliminaires du BST. Le cas échéant, plutôt que de formuler des recommandations, le BST peut faire état des mesures correctives déjà prises par l'industrie et les organismes gouvernementaux. Le tableau suivant souligne quelques exemples de mesures de sécurité qui ont été prises avant la fin d'enquêtes du BST.

Figure 9

Événements ayant fait l'objet d'une enquête	Mesures de sécurité
<p>Quasi-nauffrage du catamaran à passagers <i>Wasca II</i></p> <p>(L'enquête a révélé que le poids combiné de l'exploitant, de trois fauteuils roulants, de 16 passagers et de leurs effets a fait en sorte que les deux pontons étaient presque submergés, ne laissant pas suffisamment de franc-bord et de réserve de flottabilité pour naviguer sans danger.)</p>	<p>Les espaces vides du petit catamaran à passagers ont été remplis de polystyrène marin pour assurer une flottabilité positive, à la satisfaction d'un inspecteur de Transports Canada.</p>
<p>Incendie en vol menant à un impact avec un plan d'eau – MD-11</p> <p>(L'enquête a établi que l'installation d'une lampe de lecture encastrée était susceptible de produire des arcs électriques et d'être endommagée par la chaleur. Cette constatation a entraîné une inspection de 12 autres MD-11, laquelle a révélé diverses anomalies, dont des fissures dans les boîtiers de protection, des réparations non conformes au manuel d'entretien, une déformation due à la chaleur, des traces d'arcs électriques et une décoloration due à la chaleur.)</p>	<p>La société Boeing a émis un bulletin service d'alerte, suscitant l'émission par la Federal Aviation Administration des États-Unis d'une consigne de navigabilité. Cette consigne impose une inspection récurrente des lampes en cause dans le MD-11. Par la suite, la Federal Aviation Administration a approuvé le bulletin service du fabricant de la lampe de lecture soulignant diverses modifications à la conception de la lampe. Goodrich Hella Aerospace et Boeing Engineering ont mené à bien une révision de la conception en août 2002. La production de la nouvelle lampe de lecture incorporant les améliorations a débuté en novembre 2002.</p>
<p>Collision du vraquier <i>Windoc</i> avec le pont 11 de la Voie maritime du Saint-Laurent</p> <p>(L'enquête a révélé que le responsable du pont était seul chargé de vérifier l'absence de tout navire sous le pont avant que celui-ci soit abaissé.)</p>	<p>La Corporation de gestion de la voie maritime du Saint-Laurent a adopté de nouvelles modalités de communication pour les navires à l'approche de tous les ponts autoportants entre Montréal et Port Colborne.</p>

De l'information sur la sécurité est également communiquée aux principaux intéressés tout au long du processus d'enquête, ce qui leur permet de prendre immédiatement des mesures de sécurité lorsqu'il y a lieu. Il est courant d'observer les mesures de sécurité prises par l'industrie et le gouvernement au cours d'enquêtes du BST. Par exemple, pendant l'enquête sur l'accident du vol SR 111, le BST a publié une série de recommandations se rapportant à la capacité et l'alimentation électrique des enregistreurs de conversations dans le poste de pilotage et des enregistreurs de données de vol, à l'isolant thermique et acoustique, aux moyens de bord de lutte contre les incendies et aux normes d'inflammabilité des matériaux utilisés dans les aéronefs commerciaux. L'industrie a fait suite à ces recommandations avant même la publication du rapport final.

Événements ayant fait l'objet d'une enquête		Mesures de sécurité
Naufrage du chalutier Nadine (L'enquête a révélé que le manque de formation a nui à l'évacuation du navire et contribué à des décès.)		En juillet 2002, Transports Canada a mis en œuvre une politique pour veiller à ce que tous les pêcheurs aient complété d'ici le 30 juillet 2007 la formation de base requise en matière de sécurité.
Collision – Canadien Pacifique (L'enquête a révélé qu'un train avait été laissé sans surveillance et que même si la poignée de l'inverseur de marche [généralement considérée comme la clé de la locomotive] avait été retirée, une personne non autorisée avait accès à la cabine et desservé les freins, causant une collision avec blessures au conducteur.)		Les inspecteurs de CP ont réparé les serrures de toutes les portières et fenêtres des locomotives et des instructions ont été données à tous les membres d'équipage en ce qui concerne le verrouillage des locomotives non surveillées. De plus, CP a distribué des poignées d'inverseur de marche à tous les conducteurs de locomotives pour qu'aucune ne doive être laissée sans surveillance. VIA Rail a révisé ses procédures internes et insisté auprès des conducteurs de locomotives sur leur importance, en soulignant la nécessité de verrouiller fenêtres et portières lorsque l'équipement est laissé sans surveillance dans un endroit non protégé.
Impact sans perte de contrôle – Beech 1900D (L'enquête a révélé un pressant besoin de restrictions supplémentaires quant à l'approche aux instruments par mauvais temps. Dans son rapport final, le BST a recommandé que le ministère des Transports accélère l'adoption de dispositions réglementaires interdisant aux pilotes d'effectuer des approches par des conditions de visibilité ne permettant pas qu'elles se fassent en toute sécurité.)		Le 26 mai 2002, Transports Canada avait indiqué qu'il avait préparé des avis de modifications proposées à la réglementation en réponse à la recommandation du BST concernant les dispositions réglementaires interdisant les approches selon la visibilité. Le ministère confirme que le ministère de la Justice étudie actuellement ces avis en vue de leur publication dans la Gazette du Canada et de leur mise en œuvre.

Figure 8

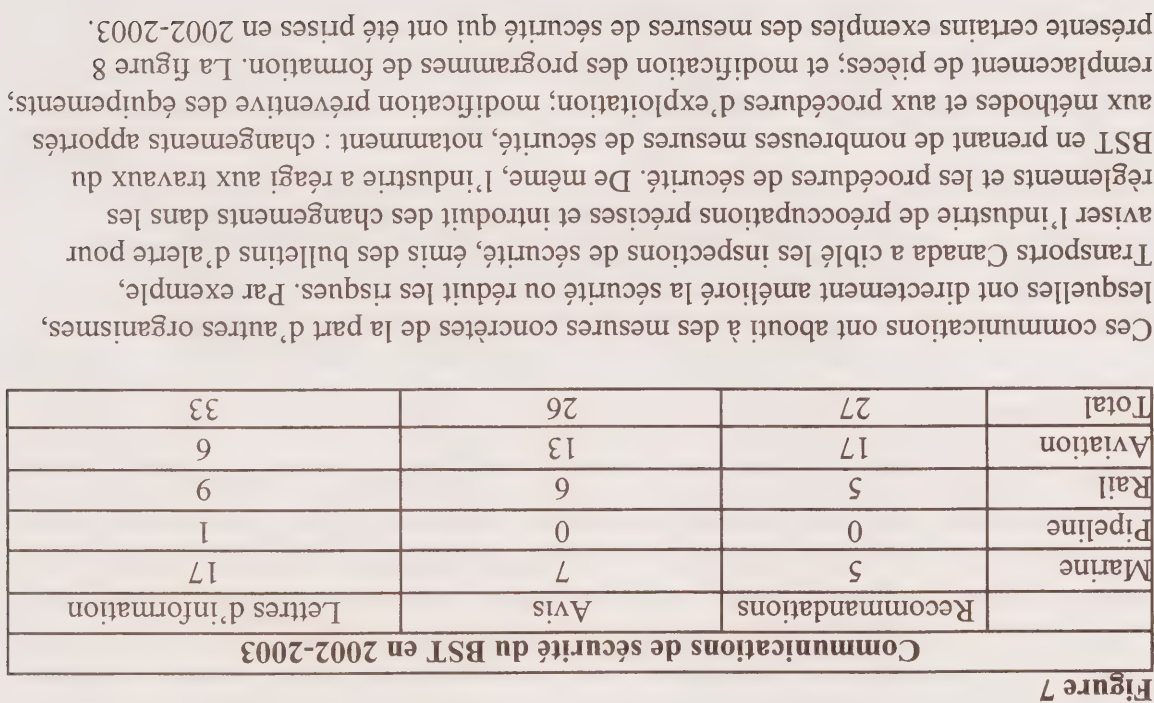


Figure 7

En 2002-2003, outre les rapports d'enquête, le BST a produit en tout 86 communications de sécurité – 27 recommandations, 26 avis et 33 lettres d'information (voir en figure 7 la ventilation par mode de transport).

La qualité et de la mise au point d'outils et méthodes modernes pour aider les enquêteurs. visant à améliorer le rendement futur – notamment au moyen de formation, de contrôle de expérimenté, de contribuer à une vaste gamme d'initiatives portant sur le long terme et prochaines années. Ces ressources permettront en outre au personnel actuel, plus remplaçants éventuels de ceux dont on prévoit le départ au cours des deux ou trois embauchés grâce à ces ressources supplémentaires seront considérés comme des le cadre d'une stratégie plus vaste visant les ressources humaines, les employés enquêtes de 10 p. 100 (soit d'environ 60 jours) d'ici la fin de l'exercice 2004-2005. Dans

3.2.3 Mise en œuvre diligente de mesures de sécurité

Depuis sa création, le BST a toujours attaché une grande importance à la nécessité de fournir de façon diligente des renseignements essentiels à la sécurité à tous ceux qui sont bien placés pour effectuer des changements. Il est fréquent que le BST communique des renseignements de sécurité essentiels au cours de ses enquêtes, lorsqu'il devient évident qu'il existe de l'information qui devrait être partagée avec d'autres. Le BST formule également, à l'occasion, des recommandations avant même la conclusion d'une enquête ou la publication d'un rapport, lorsque les renseignements disponibles le justifient. Il n'en demeure pas moins que les rapports finals des enquêtes figurent parmi les produits les plus attendus du BST, surtout lorsqu'ils contiennent des recommandations de sécurité.

Pour la deuxième année consécutive, le nombre de nouvelles enquêtes entamées a été délibérément réduit pour que les ressources puissent être concentrées sur les enquêtes en cours et le programme de renouvellement. Cette année, 109 enquêtes ont été complétées, contre 111 l'année précédente. Le nombre d'enquêtes en cours a diminué à 140 à la fin de l'exercice par rapport au 160 du début de l'exercice, soit une diminution de 12,5 p. 100. Cette réduction est due surtout au plus petit nombre de nouvelles enquêtes entreprises au cours de 2002-2003 : seulement 89, en comparaison de plus de 100 en moyenne les années précédentes. Le délai moyen requis pour terminer une enquête a également diminué légèrement, à 580 jours dans l'exercice 2002-2003 au lieu de 586 jours l'année précédente.

Figure 6

Productivité du BST									
	Marine		Rail / Pipeline		Aviation		Total		
	2001-2002	2002-2003	2001-2002	2002-2003	2001-2002	2002-2003	2001-2002	2002-2003	
Enquêtes entreprises	16	13	13	20	65	56	94	89	
Enquêtes terminées	18	15	19	24	74	70	111	109	
Durée moyenne des enquêtes terminées (nombre de jours)	817	703	680	757	505	494	586	580	

Nota : Les résultats indiqués dans cette figure peuvent varier considérablement d'une année à l'autre en raison d'un certain nombre de facteurs comme le roulement du personnel, la complexité des enquêtes et les enquêtes sur les événements majeurs.

Les ministres du Conseil du Trésor ont récemment approuvé des demandes de fonds à court terme dans les budgets supplémentaires des deux prochains exercices pour aider le BST à réduire l'arriéré d'enquêtes en cours sans avoir à réduire encore l'ouverture de nouvelles enquêtes. L'investissement permettra au BST de réduire l'arriéré, de 160 enquêtes (au 1^{er} janvier 2003) à moins de 100, et de diminuer la durée moyenne des

« La sécurité et la sûreté du réseau de transport du Canada ont continué de s'améliorer en 2002, comme en témoignent la baisse du nombre d'accidents dans tous les modes de transport ainsi que les mesures de sûreté prises depuis les attaques terroristes du 11 septembre 2001. La confiance du public dans la sécurité et la sûreté du réseau de transport est près de son niveau élevé d'avant le 11 septembre 2001. »

Site Web de Transports Canada

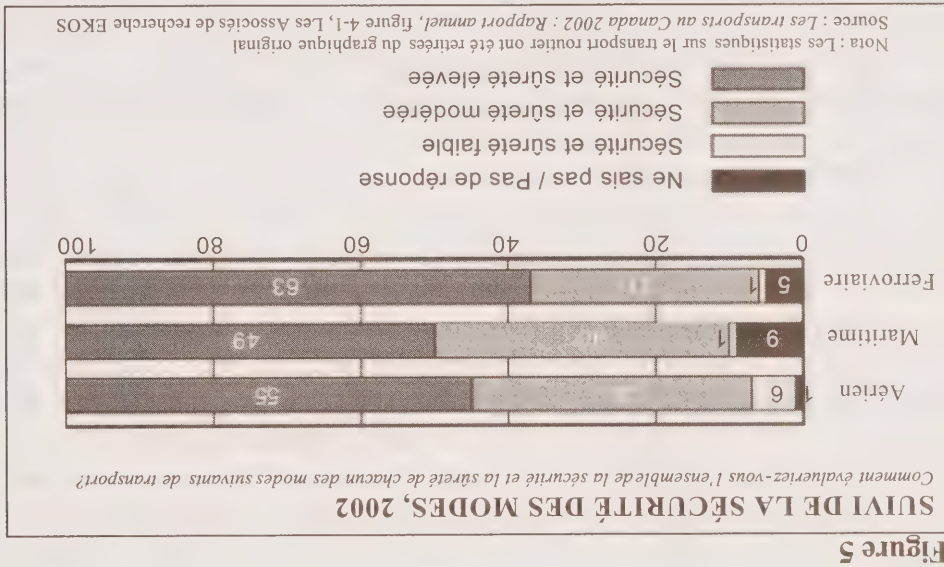


Figure 5

En août 2002, Transports Canada a commandé auprès des Associés de recherche EKOS une enquête sur la confiance des Canadiens envers la sécurité et la sûreté dans les transports. La recherche a démontré que globalement, la majorité des Canadiens ont une grande confiance dans la sécurité et la sûreté des modes de transport (comme l'illustre la figure 5). C'est en partie le résultat d'un niveau élevé de sensibilisation aux nombreuses initiatives visant la sécurité et la sûreté qu'ont prises le gouvernement et l'industrie.

qui profite à la sécurité. Comme le démontrent les tableaux de l'annexe A, le Canada a continué en 2002 d'afficher un bon dossier en matière de sécurité. En 2002, les taux d'accidents relatifs au niveau d'activité étaient à la baisse par rapport aux statistiques de 2001; pour les transports aériens, ferroviaires et maritimes, ils étaient inférieurs à la moyenne quinquennale. Le nombre de décès est un autre indicateur de rendement en matière de sécurité. En 2002, les modes aérien, maritime et ferroviaire affichaient une diminution du nombre de décès par rapport à la moyenne quinquennale. Sans attribuer à son seul travail une réduction des événements de transport, le BST note qu'une réduction des accidents et décès influe positivement sur la confiance du public envers la sécurité du réseau de transport.

L'Association internationale des enquêteurs de la sécurité aérienne, qui lui a décerné son prix Jerome F. Lederer en septembre 2001.

L'enquête a suscité énormément d'intérêt de la part d'autres organismes, au Canada et partout au monde. Plusieurs d'entre eux souhaitent bénéficier de l'expérience du BST pour améliorer leur état de préparation face aux sinistres survenant dans leur domaine de compétence. Par exemple, des organismes étrangers d'enquêtes sur la sécurité ont communiqué avec le BST pour se renseigner sur les techniques et modalités de la récupération de débris en mer. D'autres ont montré de l'intérêt envers la base de données que le BST a utilisée pour tenir compte des éléments de l'épave et de son travail de modélisation en trois dimensions. Une association de directeurs de l'information a même voulu savoir comment le BST a réussi à gérer l'immense quantité de renseignements recueillis et créés durant l'enquête. Le BST partage volontiers ses connaissances dans un esprit de collaboration et en vue de contribuer au progrès de la sécurité des transports par le biais du travail effectué par d'autres instances partout au monde.

De nombreux Canadiens connaissent mal les accords internationaux qui obligent le gouvernement du Canada à mener de rigoureuses enquêtes sur les accidents d'avion survenant sur son territoire. Le public ne comprend pas non plus entièrement la complexité de certains types d'enquêtes, ni la raison pour laquelle il peut falloir des années pour les compléter. La présente enquête, qui a suscité énormément d'intérêt, présentait une excellente occasion de mieux faire connaître le BST aux Canadiens. À bon nombre de reprises, le BST s'est efforcé à expliquer le rôle qu'il joue et la façon par laquelle il s'acquitte de ses responsabilités, ainsi que la complexité des tâches. La compréhension qu'a le grand public du niveau d'effort qu'a exigé cette enquête a été sensiblement rehaussée grâce à un documentaire de 90 minutes diffusé par le programme « The Nature of Things » de la CBC, quelques jours après la publication du rapport.

3.2.2 Confiance du public envers la sécurité dans le réseau des transports

Le Canada jouit d'un des réseaux de transport les plus sûrs au monde. Une menace à sa sécurité pourrait compromettre la prospérité économique du pays et son aptitude en tant que nation à faire commerce efficacement, aussi bien que l'aptitude des Canadiens à voyager.

La sécurité et la sûreté du réseau de transport sont une responsabilité partagée. Le BST travaille avec les gouvernements, les industries du transport et divers organismes, associations et instances internationales pour l'améliorer sans cesse. Il coopère en particulier avec d'autres ministères et organismes gouvernementaux dont les programmes et services peuvent être touchés par les activités de transport.

Les accidents et incidents déclarés procurent des indicateurs de rendement quant à la sécurité du réseau, en plus d'aider à concentrer les efforts sur les initiatives et activités

Cette enquête a également permis de faire progresser les techniques et outils des enquêtes sur la sécurité. Vu la complexité de l'enquête et l'absence de précédents comparables, l'équipe qui en était chargée a dû faire preuve de créativité pour trouver des solutions aux problèmes qui se posaient, depuis la récupération des débris au fond de l'océan jusqu'au recours à des techniques spéciales pour faire la différence entre arcs électriques sur les fils ainsi que la gestion et l'interprétation d'une énorme quantité de données. Un système informatisé de modélisation d'un incendie a été mis au point et continuera à servir au BST pour les enquêtes futures. De nouvelles techniques qui servent actuellement surtout dans des contextes de recherche ont été utilisées dans des applications pratiques, ce qui servira aussi aux enquêtes futures. Le travail du BST à cet égard a été souligné par

précieuse contribution et pour apporter une conclusion.

se retrouver, pour discuter de l'issue de cet événement tragique, pour les remercier de leur représentation de la communauté et des services d'urgence locaux, pour leur permettre de compassion. Une réunion a également été organisée à Halifax pour plus de 100 une nation bienveillante capable de traiter l'aspect humain d'une telle tragédie avec à la publication du rapport final. Le Canada, par l'entremise du BST, a été perçu comme d'information prévues à leur intention, suite les constantes communications et les séances Les proches ont du reste vivement apprécié les derniers moments de leurs êtres chers. victimes une réponse à leurs questions sur immédiatement, apportant aux proches des d'urgence aurait dû être tenté la question de savoir si un atterrissage concernant les gestes posés par les pilotes et le rapport écartait toute spéculation du rapport final. Les médias ont signalé que parachèvement de l'enquête et la publication étaient heureux de constater le

Après plus de quatre ans, les intervenants

« Ma famille et moi tenons à vous remercier sincèrement, vous et votre personnel, pour vos efforts et votre dévouement. Nous sommes convaincus que votre travail améliorera la sécurité des voyages en avion et permettra d'éviter l'intense douleur de ce genre de tragédie. »

Témoignage d'un proche d'une victime du vol SR 111, mars 2003.

Le BST a dévoilé le rapport final d'enquête à Halifax lors d'une conférence de presse tenue en présence de journalistes et de proches des victimes de l'accident. La présentation a également été diffusée en direct sur le Web, de sorte que quiconque doté d'un accès Internet pouvait y assister de n'importe où au monde. Des médias de Suisse, des États-Unis, d'Allemagne et du Royaume-Uni ont accordé au rapport une vaste couverture, bien que d'importants événements internationaux tels que la guerre en Iraq et le SRAS aient conditionné tant sa quantité que son positionnement. En mars, le site Web du BST a été visité 44 551 fois. Dans 70 p. 100 des cas, les visites étaient faites à partir de l'étranger. Il y a eu une forte pointe les 27 et 28 mars en raison de la publication du rapport sur l'accident du vol SR 111 : 22 p. 100 des visites de mars ont été enregistrées ces deux jours.

De plus, un dialogue se poursuit à l'échelle internationale pour relever la sensibilisation des intervenants et les aider à mieux comprendre les lacunes dans la sécurité. Les mesures de sécurité initiées jusqu'à présent entraîneront des coûts dépassant largement le milliard de dollars pour l'industrie mondiale des transports aériens. Parmi elles figurent :

- le remplacement de l'isolant thermique et acoustique dans quelque 1 500 avions;
- la révision des critères et méthodes d'évaluation de l'inflammabilité utilisés par les organismes de réglementation et l'adoption d'essais de certification plus sévères;
- l'inspection et la réparation préventive du câblage, surtout dans les avions MD-11 et autres appareils semblables;
- l'amélioration des normes de base de certification du câblage des avions;
- la révision par les organismes de réglementation et les aviateurs de leur approche quant au recensement des disjoncteurs;
- des travaux de recherche-développement concernant un disjoncteur plus efficace connu sous le nom de disjoncteur d'arc électrique;
- l'inspection et la modification préventive des lampes de lecture de l'équipage dans des milliers d'avions;
- la révision des instruments de vol de secours pour améliorer leur emplacement, leur facilité d'utilisation et leur alimentation électrique de secours;
- l'offre de formation générale supplémentaire aux contrôleurs aériens, face aux situations d'urgence à bord des avions et aux procédures spéciales telles que le largage de carburant;
- l'élimination d'un système de divertissement de bord particulier dans les avions de Swissair;
- l'émission de 18 consignes de navigabilité exigeant des modifications à divers types de systèmes de divertissement des passagers;
- la révision des normes concernant la capacité et l'alimentation électrique des enregistreurs de bord;
- la modification des procédures d'utilisation normalisées des avions d'avions prévoyant de se préparer à atterrir dès la détection à bord d'une source inconnue;
- des initiatives internationales pour améliorer les mesures de lutte anti-incendie à bord d'une façon exhaustive et intégrée, prévoyant notamment de l'équipement de détection et de suppression d'incendies, l'accès aux zones cachées des avions, des listes de vérification pour l'équipage, des procédures et de la formation; l'examen et la révision par les autorités réglementaires de l'exécution de travaux d'homologation de type supplémentaire.

D'autres mesures de sécurité ont été prises en conséquence des lacunes cernées durant l'enquête. On trouvera plus d'information sur le rapport d'enquête sur l'accident du vol SR 111 à l'adresse

http://www.bst.gc.ca/fr/reports/air/1998/a98h0003/01report/04safety/rep4_01_00.asp.

Diverses autorités réglementaires et d'autres acteurs ont pris des mesures pour faire suite aux recommandations, avis et observations présentés par le BST au cours de l'enquête, ce qui a sensiblement amélioré la sécurité aérienne partout au monde. Des organismes de réglementation – dont Transports Canada, la Federal Aviation Administration (FAA) et les Joint Aviation Authorities (JAA) – ont fourni des commentaires utiles en réponse à toutes les communications du BST au sujet de la sécurité. Plusieurs recommandations ont déjà été adoptées par les autorités réglementaires, transporteurs aériens et aviateurs, rehaussant les critères et améliorant la culture de la sécurité aérienne. Par exemple, la FAA a émis des consignes de navigabilité exigeant l'enlèvement de l'isolant thermique et acoustique connu sous le nom de Mylar® métallisé de tous les aéronefs concernés immatriculés aux États-Unis. La FAA a également mis au point et adopté des normes plus sévères quant à l'inflammabilité de l'isolant thermique et acoustique utilisé dans les avions de transport. D'autres organismes de réglementation étudieront ces mesures et les appliqueront, au besoin.

Dans son rapport final, le BST cerne les causes et facteurs qui ont joué un rôle important dans l'événement. Le rapport passe en revue les 14 recommandations intérimaires qui avaient été formulées au cours de l'enquête du BST, ainsi que l'effet qu'elles ont produit sur la sécurité de l'aviation; il présente également neuf recommandations de sécurité supplémentaires. Tout au long de l'enquête, le BST a coopéré étroitement avec des organismes de réglementation, des équipementiers, des transporteurs, d'autres organismes d'enquête sur les accidents et une variété d'intervenants afin de mener à bien cette enquête extrêmement complexe.

« Le BST a livré cette semaine son rapport final sur l'écrasement. C'est un document magnifique, infiniment détaillé. Les enquêteurs n'ont pas prétendu avoir trouvé des réponses lorsqu'il n'était pas possible d'en trouver, et n'ont pas craint de formuler des recommandations qui pourront être difficiles ou coûteuses à appliquer pour l'industrie. »
Toronto Star, le 20 mars 2003.

Coûts de l'enquête sur l'accident du vol SR 111, par exercice (en millions de dollars)						
1998-1999	1999-2000	2000-2001	2001-2002	2002-2003	2003-2004 (prévision)	Total
34,0 \$	13,4 \$	3,6 \$	3,0 \$	3,2 \$	0,5 \$	57,7 \$

Figure 4

complet est disponible dans le site Web du BST à l'adresse <http://www.bst.gc.ca/fr/reports/air/1998/a98h0003/01report/index.asp>.

Les pages qui suivent résument les résultats et les répercussions des activités du BST l'an dernier mesurées par rapport aux indicateurs de rendement mentionnés. Compte tenu de l'ampleur de l'enquête sur l'accident du vol SR 111, une section distincte du présent rapport rend compte des résultats atteints dans le cadre de ce projet en particulier.

Figure 3

Sommaire des résultats du BST	
Indicateurs de rendement	Résultats
Parachèvement de l'enquête sur l'accident du vol 111 de Swissair	✓
Confiance accrue et justifiée du public envers la sécurité dans le réseau des transports	✓
Mise en œuvre diligente de mesures de sécurité opportunes	□
Sensibilisation accrue aux questions de sécurité et renforcement de la culture de la sécurité de la part du gouvernement, de l'industrie et du public	✓
Niveau de sécurité accru grâce à la réduction des risques	✓
Rendement organisationnel efficace	□
Nota : Les symboles suivants servent à indiquer les résultats obtenus par rapport à chaque indicateur de rendement : ✓ = objectifs atteints □ = travail en cours	

3.2.1 Enquête sur l'accident du vol 111 de Swissair

L'enquête du BST sur l'écrasement, en septembre 1998, du vol SR 111 au large de la côte de Peggy's Cove (Nouvelle-Écosse) s'est terminée après plus de quatre ans de travail et un investissement d'environ 57,7 millions de dollars par le gouvernement du Canada (voir en figure 4 la répartition par année). Il s'agit de l'enquête la plus complexe et la plus exhaustive sur un accident des transports qui ait jamais été entreprise au Canada. Dans le cadre de l'enquête, le BST a dirigé les efforts de milliers de personnes de divers pays, entreprises et organismes de réglementation. De complexes travaux sous-marins ont permis de récupérer 98 p. 100 de l'appareil. Grâce à une analyse détaillée, le rapport final d'enquête fournit au monde entier un des comptes rendus les plus détaillés d'un accident d'aviation qui ait jamais été produit. Le document de 338 pages a été publié le 27 mars 2003 en même temps que des centaines de pages d'information technique. Le rapport au

« On estime que c'est la plus grande contribution du Canada à la sécurité dans l'aviation. »
The London Free Press (editorial), le 31 mars 2003.

Cette année, le nombre d'accidents signalés a diminué pour tous les modes de transport (voir les détails en annexe A). Le nombre d'accidents maritimes se trouve à son plus bas niveau depuis 1975, avec 483 cas signalés au BST en 2002. C'est là 7 p. 100 de moins qu'en 2001 et 14 p. 100 de moins que la moyenne quinquennale de 559. Même si l'activité a augmenté en 2002, les accidents ferroviaires signalés au BST ont diminué au plus bas niveau en 10 ans, 985, soit 7 p. 100 de moins que les 1 060 de l'an dernier et 10 p. 100 de moins que la moyenne de 1 089 pour la période 1997-2001. En ce qui concerne les pipelines, 20 accidents ont été déclarés au BST, sans blessures sérieuses. Le dernier accident mortel a survenir dans l'industrie des pipelines relevant de la compétence fédérale remonte à 1988. Le taux d'incidence des accidents touchant des aéronefs immatriculés au Canada (autres que les ultralégers) est à son plus bas niveau en 25 ans, avec 274 accidents signalés en 2002. Ces réductions ne peuvent pas être attribuées aux efforts d'un organisme en particulier. Les améliorations dans la sécurité des transports découlent des efforts combinés de nombreux acteurs dont les équipementiers, les transporteurs, les équipages et les organismes de réglementation ainsi que le BST.

Il est pratiquement impossible de mesurer avec exactitude l'impact du BST sur la sécurité des transports. Il n'existe pas deux enquêtes identiques. Certaines se soldent par de nettes améliorations de la sécurité, d'autres pas. Il n'existe pas non plus de moyen fiable d'établir un lien direct entre les coûts assumés par le BST et les améliorations particulières apportées à la sécurité des transports. On peut néanmoins affirmer que le BST a réussi à atteindre ses objectifs stratégiques l'an dernier, comme en témoignent les nombreuses mesures de sécurité prises par ses partenaires principaux à la lumière des conclusions et des rapports d'enquête du BST.

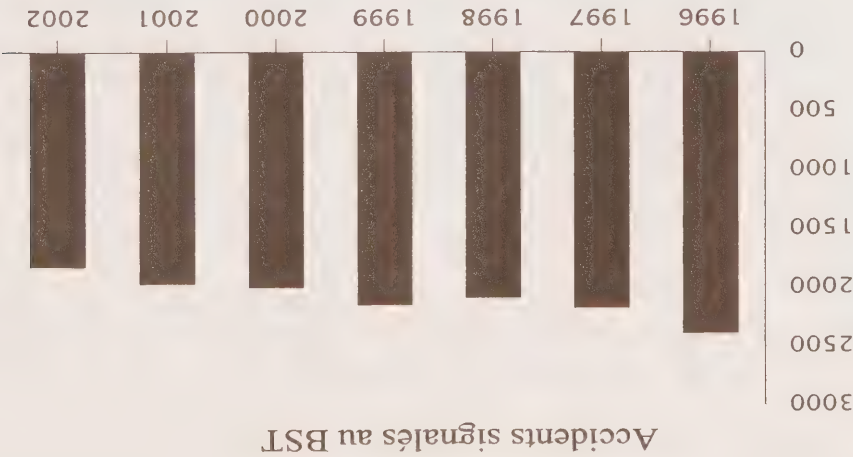


Figure 2 (les chiffres se rapportent à une année civile donnée)

Comme on l'a vu plus haut, le BST s'est attaché à mettre au point un tableau de bord équilibré qui serait le principal outil servant, à l'avenir, à mesurer le rendement organisationnel. Ce tableau de bord tiendra compte du rendement selon quatre grandes perspectives : finances, clients ou intervenants, processus opérationnel interne, apprentissage et croissance. Les plans actuels prévoient la mise en œuvre intégrale de ce nouvel outil d'ici la fin de l'exercice financier 2003-2004.

Bien que les indicateurs et la méthode de cueillette de données n'aient pas encore été déterminés de façon définitive, certains indicateurs sont déjà utilisés. Diverses méthodes sont employées pour cerner et saisir l'information sur le rendement. La plus grande partie des données utilisées dans ce rapport proviennent des systèmes d'information du BST et ont été complétées, selon le cas, par de l'information de Transports Canada. Des renseignements ont également été puisés dans le rapport sur l'analyse des besoins des intervenants et le rapport sur l'analyse des médias consécutive à la publication du rapport sur l'accident du vol SR 111. Des données empiriques étayant l'évaluation du rendement ont été obtenues de diverses sources telles qu'articles de magazines, autres coupures de presse et témoignages individuels. Dans les cas où des sources d'information indépendantes du BST sont utilisées, elles sont identifiées.

La qualité et les limitations des données ont fait l'objet de toute l'attention voulue au cours de la préparation de ce rapport. Celui-ci présente fidèlement l'état des activités et la situation du BST au 31 mars 2003. Les états financiers ont été vérifiés par la vérificatrice générale du Canada; son rapport figure à l'annexe B. Les autres renseignements sur le rendement ne sont pas actuellement soumis à un examen ou processus de validation indépendant. Cependant, le BST travaille à la mise en place d'une fonction de vérification interne qui pourra à l'avenir offrir de tels services d'assurance.

3.2 Réalisations en matière de rendement

Le réseau de transport du Canada est reconnu comme étant un des plus sûrs au monde. Une fois de plus cette année, des progrès ont été réalisés envers l'objectif d'améliorer encore la sécurité des transports. En 2002, 1 812 accidents et 1 374 incidents ont été signalés conformément aux exigences de déclaration obligatoire de la réglementation du BST. En outre, 657 rapports volontaires d'incident ont été présentés. Le nombre d'accidents a diminué en 2002 de 8 p. 100 par rapport aux 1 959 déclarés en 2001, et de 13 p. 100 par rapport à la moyenne annuelle de 2 071 pour la période de 1997 à 2001.

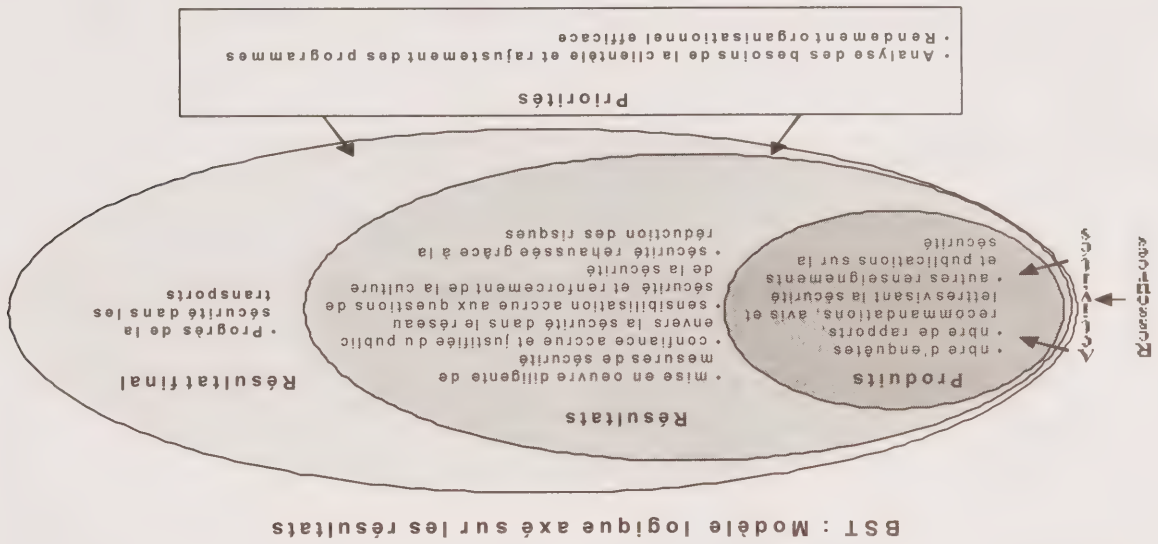


Figure 1

Le but du modèle logique décrit ci-dessous consiste à préciser les liens entre les activités du BST et la réalisation de ses résultats. Le modèle logique est un guide démontrant la suite de résultats reliant les ressources et activités aux produits et résultats intermédiaires et finaux attendus.

3.1.2 Le modèle logique

Le *Rapport sur les plans et priorités 2002-2003* indiquait également que durant l'année, un accent serait placé sur l'examen et l'analyse des activités ainsi que sur la planification et la mise en œuvre de changements en vue de mieux positionner l'organisme pour remplir son mandat de manière durable. Le rapport notait en outre qu'il pourrait être nécessaire à cette fin de réduire ou limiter temporairement certaines activités courantes pour libérer des ressources afin de les consacrer à la réalisation des priorités organisationnelles. Il était par conséquent prévu que les produits les plus visibles du BST – comme les enquêtes, les rapports et les publications – pourraient ne pas augmenter ou, dans certains cas, être réduits. La direction du BST estimait qu'il faudrait au moins deux ans pour planifier et appliquer les changements avant que des avantages notables puissent être réalisés. Pendant cette période de changements, le BST s'engageait à assurer le maintien d'un haut niveau de qualité dans son travail et à consacrer l'attention voulue aux autres questions importantes telles que la santé et la sécurité au travail, l'équité en matière d'emploi et les langues officielles.

- Deux grandes priorités étaient déterminées :
- analyse des besoins de la clientèle et rajustement des programmes en
- mise en œuvre de la fonction de contrôleur moderne.

Partie 3 : Rendement du ministère

3.1 Cadre de gestion du rendement

En 2002-2003, le BST a entrepris la mise au point d'un cadre intégré de gestion du rendement. Ce cadre comprend cinq documents essentiels. Le *plan stratégique quinquennal* du BST sert à déterminer les orientations stratégiques. Le *plan d'activités annuel* est ensuite utilisé pour fixer les priorités à court terme et guider les décisions concernant les activités et la répartition des ressources pour l'année à venir. Le *Rapport sur les plans et priorités*, qui découle du plan d'activités, précise les engagements envers le Parlement et les Canadiens. Le *tableau de bord équilibré* définit des indicateurs de rendement et permet à la direction de mesurer et suivre les progrès réalisés. Enfin, le *Rapport ministériel sur le rendement* complète la boucle de la responsabilisation en faisant rapport au Parlement sur les résultats obtenus.

3.1.1 Plans et priorités

Dans son *Rapport sur les plans et priorités 2002-2003*, le BST prévoyait le résultat stratégique suivant et des indicateurs s'y rapportant.

Fournir aux Canadiens et Canadiennes:	Promotion de la sécurité par le biais d'analyses indépendantes, impartiales et en temps voulu des lacunes sur le plan de la sécurité relevées dans le réseau de transport réglementé par le fédéral.
Se manifeste par :	<ul style="list-style-type: none">• Confiance accrue et justifiée du public à l'égard de la sécurité du réseau de transport.• Mise en œuvre diligente des mesures de sécurité opportunes.• Sensibilisation accrue aux questions de sécurité et renforcement de la culture de la sécurité au sein du gouvernement, de l'industrie et du public.• Sécurité accrue grâce à la réduction des risques.• Rendement organisationnel efficace.

plusieurs systèmes et bases de données disparates servant aux enquêtes. Il n'y a pas de méthode unifiée visant la cueillette, la création et le stockage d'information. En outre, on connaît mal la nature de l'information dont nous disposons et l'endroit où elle se trouve. Enfin, la technologie des principaux systèmes de cueillette de données n'est plus guère soutenue dans l'industrie, de sorte que l'entretien et l'amélioration des systèmes sont devenus difficiles et coûteux.

Il est bien établi que le BST a besoin d'une solution intégrée de gestion de l'information qui soutienne les besoins de l'organisme et qui permette la gestion électronique des documents. Un plan est en voie de mise en œuvre pour la création d'une nouvelle génération d'applications d'affaires qui remplacera les actuelles. En réaménageant les applications actuelles pour mieux exploiter les nouvelles technologies – et surtout en permettant le traitement d'information non structurée et multimédia, le BST pourra fournir des outils plus efficaces et mieux intégrés à ses enquêteurs, instaurer un processus plus efficace pour la production des rapports d'enquêtes et assurer la viabilité à long terme de ses systèmes d'information.

L'efficacité et la valeur du BST découlent de son mandat consistant à recueillir des faits associés aux accidents dans les transports, à les analyser et à communiquer de l'information et des connaissances aux agents de changement et au public canadien afin que des améliorations puissent être apportées à la sécurité. Les applications et systèmes informatiques actuels du BST ont été mis au point pour soutenir uniquement une partie du travail de cueillette et d'analyse de données des enquêteurs. Malgré de nombreuses tentatives en vue de représenter les processus de base dans les systèmes, ceux-ci ne soutiennent pas encore la totalité du cycle des enquêtes, ni la gestion des divers types de dossiers multimédias requis pour chaque enquête. Par conséquent, il se trouve maintenant

2.3.7 Gestion de l'information

En juin 2002, le BST a participé au Sondage auprès des fonctionnaires fédéraux. Les résultats étaient généralement positifs, mais divers domaines de préoccupation ont été cernés. Les employés ont exprimé des soucis en ce qui concerne : la charge de travail, le perfectionnement professionnel, la classification et la rémunération, les communications internes et la régie de l'organisation. Si ces questions ne sont pas résolues, le BST pourrait connaître des problèmes pour ce qui est de conserver ses employés et d'assurer un moral positif, ce qui pourrait accaparer de l'attention et des ressources qui seraient autrement consacrées aux priorités de l'organisme. Un comité d'employés et de gestionnaires a mis au point un plan d'action pour s'attaquer à ces questions. Le plan sera mis en œuvre au cours de l'année à venir.

Un des principaux risques que doit affronter le BST face à ses priorités a trait à son personnel. Le BST a déjà connu un fort taux de roulement au sein de son équipe de gestion et de son effectif d'enquêteurs. Des départs supplémentaires sont prévus au cours des quelques prochaines années, alors que des employés et des cadres prendront leur retraite ou poursuivront d'autres possibilités de carrière. Le BST subira ainsi une importante perte de mémoire institutionnelle et d'employés expérimentés dans les divers aspects de ses activités. Des mesures de planification de la relève sont à l'examen pour garantir que la prestation de services ne souffre pas de lacunes.

2.3.6 Ressources humaines

Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports. Les services juridiques et les activités de gestion de l'information du BST subissent ainsi plus de pression et doivent investir davantage pour préserver l'intégrité de notre processus d'enquête et de notre législation. Compte tenu du postulat fondamental et essentiel voulant que l'information obtenue par le BST au cours de ses enquêtes d'accidents serve uniquement pour améliorer la sécurité des transports à l'exclusion de toute autre fin, le BST n'a guère le choix que de réagir aux procédures juridiques le mettant en cause, lorsque des tribunaux rendent des ordonnances en vue d'obtenir des documents du BST ou lorsque des enquêteurs sont convoqués comme témoins experts.

Partout au monde, le nombre de poursuites entourant des accidents des transports connaît d'importantes augmentations. Les poursuites au civil et, dans certains cas, les accusations criminelles deviennent pratiquement courantes. Par conséquent, il y a également plus souvent de contestations des dispositions sur la protection des renseignements de la *Loi sur le*

2.3.5 Augmentation des poursuites

du présent rapport donne des précisions sur les résultats de cette enquête. grand nombre de lettres d'appréciation et de félicitations non sollicitées. La partie 3.2.1 messages qu'il contenait. Les commentaires ont été largement positifs et le BST a reçu un qui a été favorablement accueilli de toutes parts pour son excellence technique et les BST a réussi à surmonter les risques et les difficultés en livrant un rapport tant attendu été donné et le rapport final d'enquête sur l'événement a été publié le 27 mars 2003. Le Cependant, les attentes à l'égard du rapport final demeuraient élevées. Un dernier effort a reportés. Tout le monde souhaitait voir aussitôt que possible la conclusion de ce dossier. d'enquêteurs du BST devenait épuisée et les travaux consacrés à d'autres enquêtes étaient insistance quand l'enquête serait terminée et le rapport final publié. L'équipe de base intervenants, la communauté locale en Nouvelle-Écosse et les médias demandaient avec le rapport final n'avait pas encore été publié. Les proches des victimes, les principaux aériens et les aviateurs. Cependant, en septembre 2002, quatre ans après l'écrasement, l'enquête et ont déjà été adoptées par les instances de réglementation, les transporteurs cela devenait possible. Plusieurs de ses recommandations ont été publiées au cours de Le BST s'est efforcé de publier des renseignements significatifs au fur et à mesure que acquitter aussi rapidement que possible.

enquêteurs et le personnel de soutien du BST ont travaillé des milliers d'heures pour s'en recouvrement des débris au fond de l'océan ont rendu la tâche extrêmement difficile. Les de telles enquêtes. Le degré de destruction de l'appareil ainsi que les complexités du complexes qui ait jamais été entreprise à l'échelle mondiale par un organisme s'occupant BST ait jamais entreprise. De fait, c'est une des enquêtes sur un accident les plus personnes. Il a entraîné l'enquête sur la sécurité la plus vaste et la plus complexe que le route de New York vers Genève, la nuit du 2 septembre 1998, a coûté la vie à 229 L'accident du vol SR 111 près de Peggy's Cove (Nouvelle-Écosse), alors qu'il était en

2.3.4 Enquête sur l'accident du vol 111 de Swissair

donne des précisions sur cette initiative. demandes pour une période de deux ans afin de le réaliser. La partie 3.2.3 de ce rapport totalement différente. Un plan a été élaboré et des fonds supplémentaires ont été progressé. La haute direction du BST a reconnu la nécessité d'adopter une approche tous les efforts déployés depuis quelques années, la réduction de l'arrière n'a que peu Comme les précédents rapports ministériels sur le rendement l'ont indiqué, en dépit de

Une moyenne de 3 500 événements de transport sont signalés chaque année, conformément aux exigences de déclaration du fédéral. Le BST décide d'enquêter ou non aux termes de sa Politique de classification des événements (voir le site Web du BST au <http://www.bst.gc.ca/fr/common/polices/occurrences.asp> pour plus de détails) qui fait intervenir un processus exhaustif de gestion des risques visant à évaluer les conséquences des décisions opérationnelles. Le principal critère sur lequel repose la décision de mener ou non une enquête est la possibilité de réduire les risques auxquels sont exposés les personnes, les biens et l'environnement. Selon ces considérations, le BST choisit de ne pas faire enquête sur certains accidents moins susceptibles de donner lieu à des mesures de sécurité, même lorsque ces accidents ont entraîné des pertes de vie. Dans certains cas, ceci a occasionné une réaction publique défavorable, et le public exerce de plus en plus de pression pour que le BST fasse enquête sur un plus grand nombre d'événements. Environ 140 enquêtes sont présentement en cours; 37 p. 100 d'entre elles datent de plus d'un an. Pour un organisme relativement petit, la gestion de cet arriéré, combinée avec l'ouverture constante de nouvelles enquêtes, représente constamment un défi pour ce qui est de répondre aux attentes découlant du grand intérêt qu'attache le public aux enquêtes et du nombre d'enquêtes sollicitées.

2.3.3 Niveau d'activité

3.4.1 de ce rapport présente des précisions sur ces initiatives.

La haute direction du BST a reconnu l'importance de ces défis et la nécessité d'agir immédiatement. Elle a par conséquent fixé comme priorités immédiates la formation des employés et le remplacement des immobilisations. Plusieurs initiatives ont été identifiées dans le plan d'activités 2002-2003 en ce qui concerne la formation des employés. Des discussions ont également eu lieu avec le Secrétaire du Conseil du Trésor et les arguments ont été présentés pour justifier une injection unique de ressources additionnelles pour atténuer le problème de la détérioration des immobilisations. La partie 3.4.1 de ce rapport présente des précisions sur ces initiatives.

Ces changements technologiques rapides présentent au BST un double défi à relever. D'abord, d'importants investissements doivent être consentis pour la formation des employés afin de maintenir le niveau requis de compétence technique. Sans une base de connaissances solide et à jour, les enquêteurs du BST perdraient rapidement leur crédibilité auprès de l'industrie. Ensuite, le BST doit maintenir l'infrastructure matérielle nécessaire pour tester et examiner l'équipement et les matériaux qu'utilise l'industrie. Il s'agit d'un grand défi étant donné que le BST, comme la plupart des organismes gouvernementaux, a dû sensiblement réduire ses dépenses en capital depuis 10 ans par suite d'importantes réductions budgétaires. L'effet cumulatif de ces réductions a mené à un important dépérissement des immobilisations. Au lieu de devoir simplement tenir le rythme de l'industrie, le BST doit maintenant faire du rattrapage au plan de la technologie.

Au cours des 10 dernières années, le rythme des percées technologiques dans le secteur des transports a été très rapide. Cela est en grande partie attribuable aux importants perfectionnements apportés aux ordinateurs et à la technologie électronique, au développement de nouveaux matériaux et à leur application au sein de l'industrie des transports. Les répercussions de ces innovations se font sentir dans tous les modes de transport, et bien que bon nombre d'entre elles permettent aux enquêteurs d'accomplir leur travail de façon plus efficace, elles rendent également les enquêtes et les analyses de la sécurité beaucoup plus complexes et spécialisées. La dépendance accrue à l'automatisation pose des problèmes particuliers pour l'analyse des défaillances au niveau de l'interface humain-machine.

2.3.2 Incidence de la technologie sur les transports

Comblent ces besoins changeants s'avère un énorme défi, compte tenu du niveau actuel de ressources. C'est pourquoi en 2002-2003, le BST a entrepris une analyse des besoins des intervenants, pour mieux comprendre les besoins actuels et futurs de ses interlocuteurs. Les résultats de l'analyse serviront à adapter les produits et services du BST de façon à optimiser les résultats. La partie 3.3.1 du présent rapport contient des précisions sur cette initiative.

« sécurité ».

Les attentats terroristes du 11 septembre 2001 aux États-Unis ont également produit un profond impact sur les transports au Canada et à l'étranger. Le public s'intéresse plus que jamais aux questions de sécurité dans les transports, et il considère la sécurité et la sûreté essentiellement comme une même question. Le BST a constaté que les soucis du grand public à l'égard de la « sûreté » ont rehaussé sa préoccupation face aux questions de sécurité.

Les attentats terroristes du 11 septembre 2001 aux États-Unis ont également produit un profond impact sur les transports au Canada et à l'étranger. Le public s'intéresse plus que jamais aux questions de sécurité dans les transports, et il considère la sécurité et la sûreté essentiellement comme une même question. Le BST a constaté que les soucis du grand public à l'égard de la « sûreté » ont rehaussé sa préoccupation face aux questions de sécurité.

qui s'imposent pour la sécurité et ainsi préserver leurs intérêts concurrentiels.

d'information technique dans des délais plus courts afin de pouvoir prendre les mesures suite d'accidents de transport. Les équipementiers et les transporteurs attendent davantage d'enseignements dans le cadre du programme d'accès à l'information ont eux aussi augmenté, surtout en fonction de la tendance à la hausse à tenter des poursuites par sur des accidents de la part des organismes de réglementation, et le nombre de demandes beaucoup de tact quand on communiquait avec eux. Le nombre de demandes de données déroulement de l'enquête. Puisqu'ils ont perdu un être cher, il faut faire preuve de factuelle de dernière heure, et la majorité d'entre eux veulent suivre de près le d'enquête ont également augmenté. En effet, ils ont une énorme soif d'information réel, 24 heures sur 24. Les attentes des proches des victimes à l'endroit des organismes Cantons de l'Est (Québec). Les médias s'attendent à une couverture sur place, en temps l'explosion en février 2001 d'une station de compression d'un gazoduc dans la région des (Nouvelle-Écosse), le naufrage du véhicule amphibie *Lady Duck* à Ottawa (Ontario), et

La sécurité des transports a toujours été une question d'intérêt public au Canada. Cet état de fait est largement attribuable au rôle social et économique essentiel que joue le réseau de transport au pays. De nouvelles demandes de renseignements ont découlé d'accidents récents, comme l'écrasement du vol 111 de Swissair (SR 111) près de Peggy's Cove (Nouvelle-Écosse), le déraillement en avril 2001 d'un train de Via Rail à Stewiacke

des intervenants

2.3.1 L'intérêt du public pour la sécurité des transports et les besoins changeants

Le BST mène ses opérations dans le contexte du très vaste et complexe réseau de transport canadien (voir le site Web de Transports Canada au http://www.tc.gc.ca/pol/fr/t-facts3/t-facts/Rapport_annuel_sur_les_transport.htm et celui de l'Office national de l'énergie au http://www.one.gc.ca/energy/index_f.htm pour plus de détails). Ce réseau est fort dynamique et en perpétuel changement, ce qui présente des défis particuliers pour le BST.

2.3 Risques et défis à relever

Le BST n'est pas habilité à mettre en œuvre des changements; son mandat se limite à la constatation des lacunes et à la communication de messages crédibles en matière de sécurité et d'arguments convaincants afin de favoriser le changement. Le BST peut donc mesurer sa réussite lorsque d'autres intervenants comme les organismes de réglementation, les transporteurs et les équipementiers prennent des mesures afin de minimiser les risques en se fondant sur les communications du BST. Ainsi, le BST est l'un des nombreux organismes canadiens et étrangers œuvrant pour améliorer la sécurité des transports.

Un grand nombre de personnes et de groupes collaborent avec le BST dans l'accomplissement de son mandat. Au cours d'une enquête, le BST interagit directement avec certaines personnes, notamment les survivants, les témoins, les proches des victimes et les opérateurs. Le BST fait également affaire avec d'autres intervenants comme les médecins légistes, la police, les équipementiers, les propriétaires, les compagnies d'assurance ainsi qu'avec d'autres ministères et organismes gouvernementaux au niveau fédéral. La collaboration entre ces personnes et organismes est essentielle pour que le BST puisse mener à bien son mandat.

2.2 Partenaires principaux

Transports Canada ou l'Office national de l'énergie) peuvent cependant procéder à des enquêtes à d'autres fins. Le processus d'enquête du BST est décrit dans son site Web au http://www.bst.gc.ca/fr/investigation_process/tsb_brochure.pdf.

Partie 2 : Contexte stratégique

2.1 Mandat et mission

Le Bureau de la sécurité des transports du Canada (BST) est un organisme indépendant créé en 1990 par une loi du Parlement (*Loi sur le Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports*). En vertu de cette loi, la mission du BST consiste essentiellement à promouvoir la sécurité dans les réseaux de transport maritime, ferroviaire, aérien et par pipeline. Le Bureau s'acquitte de son mandat en procédant à des enquêtes indépendantes et, au besoin, à des enquêtes publiques sur des événements de transport choisis. L'objet de ces enquêtes est de dégager les causes et les facteurs qui contribuent aux événements et de constater les lacunes qui peuvent faire l'objet de recommandations destinées à améliorer la sécurité et à réduire ou à éliminer les risques auxquels sont exposés les personnes, les biens et l'environnement.

Notre mission : promouvoir la sécurité des transports.



La juridiction du BST s'étend à tous les événements de transport maritime, ferroviaire, par pipeline et aérien au Canada ainsi que dans son espace aérien. Le Bureau peut également représenter les intérêts canadiens dans le cadre d'enquêtes étrangères sur les accidents de transport mettant en cause des navires, du matériel roulant de chemin de fer ou des aéronefs enregistrés, construits ou pour lesquels une licence a été délivrée au Canada. De plus, le Bureau s'acquitte de certaines obligations du Canada dans le domaine de la sécurité des transports au sein de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) et de l'Organisation maritime internationale (OMI).

Le BST rend compte chaque année au Parlement de ses activités, de ses constatations et de ses recommandations par l'intermédiaire du président du Conseil privé de la Reine. Il ne fait en tant que tel partie d'aucun portefeuille associé à Transports Canada, Pêches et Océans Canada - Garde côtière canadienne ou l'Office national de l'énergie. La création du BST en tant qu'organisme indépendant a éliminé les conflits d'intérêts qui pouvaient exister lorsque des organismes gouvernementaux réglementaient ou exploitaient des activités de transport et faisaient également enquête sur les lacunes liées à leurs propres règlements ou opérations. La loi donne au BST l'autorité exclusive de faire enquête aux fins de tirer des conclusions quant aux causes et facteurs. D'autres ministères (comme

Partie 1 : Mot du président

Le Bureau de la sécurité des transports du Canada (BST) jouit d'une solide réputation en tant qu'organisme professionnel et compétent qui contribue sans cesse au progrès de la sécurité des transports au Canada et à l'échelle internationale. Le BST est également reconnu comme chef de file parmi les petits ministères et organismes fédéraux pour les efforts qu'il consacre au renouvellement de la gestion. Ayant bien entamé sa deuxième décennie, le BST ne se contente pas de s'asseoir sur ses lauriers. La dernière année a été extrêmement occupée pour les gestionnaires, employés et membres du Bureau.

En mars 2003, nous avons parachevé l'enquête sur l'accident du vol 111 de Swissair et publié le rapport final du Bureau à son sujet. Il s'agit de l'enquête la plus vaste et la plus complexe que le BST a jamais entreprise dans le domaine de la sécurité des transports aériens et elle a exigé un important investissement en ressources humaines et autres ainsi qu'en temps. Ce travail a permis de produire un rapport exhaustif et 23 recommandations qui ont mené, partout au monde, à d'importants changements en matière de sécurité.

Le BST a également entrepris et complété une analyse des besoins des intervenants. Cette importante consultation nous a procuré de précieux renseignements qui servent maintenant à reconsidérer et rajuster nos procédés et nos produits tout en maintenant notre engagement en matière de qualité des enquêtes et de diligence dans la publication des rapports. Cette démarche garantira que le BST continue d'offrir aux Canadiens et Canadiennes un programme d'enquêtes sur la sécurité qui est pertinent, utile et efficace.

En 2002-2003, le BST a publié son premier plan d'activités combinant diverses priorités et un ferme engagement envers l'action. Des initiatives d'amélioration de la gestion axées sur la modernisation de la fonction de contrôle y ont été entièrement intégrées. Au cours de l'année, nous avons obtenu de nombreux excellents résultats, jetant les bases pour des améliorations supplémentaires à l'avenir. Nos initiatives d'amélioration de la gestion combinées à des discussions et négociations avec le Secrétaire du Conseil du Trésor ont mené à l'approbation de ressources additionnelles pour aider le BST à faire face aux besoins croissants en ressources.

En ce qui concerne l'avenir et les défis qui nous attendent, nous sommes convaincus que l'organisme continuera d'apporter une contribution efficace au progrès de la sécurité des transports au profit de tous les Canadiens et Canadiennes. Compte tenu des événements qui ont marqué les deux dernières années et des soucis pour la sécurité des transports, les Canadiens n'en attendent pas moins.

Liste des figures et des tableaux

Figure 1 : BST : Modèle logique axé sur les résultats	12
Figure 2 : Accidents signalés au BST	14
Figure 3 : Sommaire des résultats du BST	15
Figure 4 : Coûts de l'enquête sur l'accident du vol SR 111 par exercice	16
Figure 5 : Suivi de la sécurité des modes	20
Figure 6 : Productivité du BST	21
Figure 7 : Communications de sécurité du BST	22
Figure 8 : Événements ayant fait l'objet d'une enquête et mesures de sécurité – Partie I	23
Figure 9 : Événements ayant fait l'objet d'une enquête et mesures de sécurité – Partie II	24
Figure 10 : Évaluation des réponses aux recommandations du BST - année courante	28
Figure 11 : Évaluation des réponses aux recommandations du BST (1990-2003)	28
Figure 12 : Utilisation des autorisations financières	38
Figure 13 : Ventilation détaillée des autorisations totales pour 2002-2003	39
Figure 14 : Coût net du programme selon les activités de fonctionnement	41
Figure 15 : Historique des dépenses du BST	42
Figure 16 : Représentation des groupes désignés au titre de l'équité en matière d'emploi	48
Figure 17 : Activités de passation de contrats du BST	50
Tableau financier 1 : Sommaire des crédits approuvés	39
Tableau financier 2 : Comparaison des dépenses totales prévues et des dépenses réelles	40
Tableau financier 3 : Comparaison historique des dépenses totales prévues et des dépenses réelles	42

Table des matières

Liste des figures et des tableaux	ii
---	----

Partie 1 : Mot du président	1
-----------------------------------	---

Partie 2 : Contexte stratégique	3
---------------------------------------	---

2.1 Mandat et mission	3
2.2 Partenaires principaux	4
2.3 Risques et défis à relever	4
2.3.1 L'intérêt du public pour la sécurité des transports et les besoins changelants des parties intéressées	4
2.3.2 Incidence de la technologie sur les transports	5
2.3.3 Niveau d'activité	6
2.3.4 Enquête sur l'accident du vol 111 de Swissair	7
2.3.5 Augmentation des poursuites	7
2.3.6 Ressources humaines	8
2.3.7 Gestion de l'information	8

Partie 3 : Rendement du ministère	11
---	----

3.1 Cadre de gestion du rendement	11
3.1.1 Plans et priorités	11
3.1.2 Le modèle logique	12
3.1.3 Méthode de mesure	13
3.2 Réalisations en matière de rendement	13
3.2.1 Enquête sur l'accident du vol 111 de Swissair	15
3.2.2 Confiance du public envers la sécurité dans le réseau des transports	19
3.2.3 Mise en œuvre diligente de mesures de sécurité	22
3.2.4 Sensibilisation aux questions de sécurité et renforcement de la culture de la sécurité au sein du gouvernement, de l'industrie et du public	25
3.2.5 Niveau de sécurité accru grâce à la réduction des risques Analyse des besoins de la clientèle et rajustement des programmes	27
3.3.1 Projet d'analyse des besoins des intervenants	29
3.3.2 Gouvernement en direct	30
3.4 Gestion moderne	31
3.4.1 Rendement organisationnel efficace	31
3.4.2 Mise en œuvre d'une fonction de contrôle moderne	33

Partie 4 : Renseignements supplémentaires	35
---	----

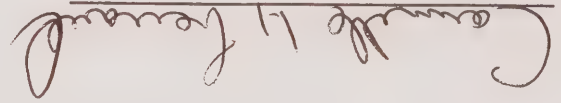
Annexes	36
---------------	----

Annexe A : Statistiques sur la sécurité des transports	37
Annexe B : Résultats financiers	38
Annexe C : Adresses Internet d'autres organismes du domaine de la sécurité des transports	44
Annexe D : Consolidation des rapports	45
Annexe E : Etats financiers et Rapport de la vérificatrice	52

Bureau de la sécurité des transports du Canada

Rapport ministériel sur le rendement

pour la période se terminant
le 31 mars 2003



Camille H. Thériault
Président
Bureau de la sécurité des transports
du Canada



Stéphane Dion
Président
Conseil privé de la Reine pour le
Canada



Canada

Au printemps 2000, la présidente du Conseil du Trésor a déposé au Parlement le document intitulé *Des résultats pour les Canadiens et les Canadiennes : Un cadre de gestion pour le gouvernement du Canada*. Ce document expose clairement les mesures qu'entend prendre le gouvernement pour améliorer et moderniser les pratiques de gestion des ministères et organismes fédéraux.

En ce début de millénaire, l'approche utilisée par le gouvernement pour offrir ses programmes et services aux Canadiens et aux Canadiennes se fonde sur quatre engagements clés en matière de gestion. Tout d'abord, les ministères et les organismes doivent reconnaître que leur raison d'être est de servir la population canadienne et que tous leurs programmes, services et activités doivent donc être « axés sur les citoyens ». Deuxièmement, le gouvernement du Canada s'engage à gérer ses activités conformément aux valeurs les plus élevées de la fonction publique. Troisièmement, dépenser de façon judicieuse, c'est dépenser avec sagesse dans les secteurs qui importent le plus aux Canadiens et aux Canadiennes. En dernier lieu, le gouvernement du Canada entend mettre l'accent sur les résultats, c'est-à-dire sur les impacts et les effets des programmes.

Les rapports ministériels sur le rendement jouent un rôle de premier plan dans le cycle de planification, de suivi, d'évaluation ainsi que de communication des résultats, par l'entremise des ministres, au Parlement et aux citoyens. Les ministères et les organismes sont invités à rédiger leurs rapports en appliquant les principes pour l'établissement des rapports publics sur le rendement efficaces (voir le *Guide pour la préparation des rapports ministériels sur le rendement 2003* : http://www.tbs-sct.gc.ca/rma/dpr/02-03/guidance/gl-ld_f.asp). Selon ces derniers, un rapport ne peut être efficace que s'il présente un tableau du rendement qui soit non seulement cohérent et équilibré mais bref et pertinent. Un tel rapport doit insister sur les résultats - soit les avantages dévolus aux Canadiens et aux Canadiennes et à la société canadienne - et il doit refléter ce que l'organisation a pu contribuer à ces résultats. Il doit mettre le rendement du ministère en contexte ainsi que décrire les risques et les défis auxquels le ministère a été exposé en répondant aux attentes sur le rendement. Le rapport doit aussi souligner les réalisations obtenues en partenariat avec d'autres organisations gouvernementales et non-gouvernementales. Et comme il est nécessaire de dépenser judicieusement, il doit exposer les liens qui existent entre les ressources et les résultats. Enfin, un tel rapport ne peut être crédible que si le rendement décrit est corroboré par la méthodologie utilisée et par des données pertinentes.

Par l'intermédiaire des rapports sur le rendement, les ministères et organismes visent à répondre au besoin croissant d'information des parlementaires, des Canadiens et des Canadiennes. Par leurs observations et leurs suggestions, les parlementaires et les autres lecteurs peuvent contribuer grandement à améliorer la qualité de ces rapports. Nous invitons donc tous les lecteurs à évaluer le rapport sur le rendement d'une institution gouvernementale en se fondant sur les principes établis et à lui fournir des commentaires en vue du prochain cycle de planification et de rendement.

Le présent rapport peut être consulté sur le Site web du Secrétariat du Conseil du Trésor du Canada à l'adresse suivante : <http://www.tbs-sct.gc.ca/rma/dpr/dprf.asp>

Les observations ou les questions peuvent être adressées à :

Direction de la gestion axée sur les résultats
Secrétariat du Conseil du Trésor du Canada
L'Esplanade Laurier
Ottawa (Ontario) K1A 0R5
OU à : rma-mrr@tbs-sct.gc.ca



Les documents budgétaires

Chaque année, le gouvernement établit son Budget des dépenses, qui présente l'information à l'appui des autorisations de dépenser demandées au Parlement pour l'affectation des fonds publics. Ces demandes d'autorisations sont présentées officiellement au moyen d'un projet de loi de crédits déposé au Parlement.

Le Budget des dépenses du gouvernement du Canada est divisé en plusieurs parties. Commentant par un aperçu des dépenses totales du gouvernement dans la Partie I, les documents deviennent de plus en plus détaillés. Dans la Partie II, les dépenses sont décrites selon les ministères, les organismes et les programmes. Cette partie renferme aussi le libellé proposé des conditions qui s'appliquent aux pouvoirs de dépenser qu'on demande au Parlement d'accorder.

Le Rapport sur les plans et les priorités fournit des détails supplémentaires sur chacun des ministères ainsi que sur leurs programmes qui sont principalement axés sur une planification plus stratégique et les enseignements sur les résultats escomptés.

Le Rapport sur le rendement met l'accent sur la responsabilité basée sur les résultats en indiquant les réalisations en fonction des prévisions de rendement et les engagements à l'endroit des résultats qui sont exposés dans le *Rapport sur les plans et les priorités*.

Le Budget des dépenses, de même que le budget du ministre des Finances, sont le reflet de la planification budgétaire annuelle de l'État et de ses priorités en matière d'affectation des ressources. Ces documents, auxquels viennent s'ajouter par la suite les Comptes publics et les rapports ministériels sur le rendement, aident le Parlement à s'assurer que le gouvernement est dûment comptable de l'affectation et de la gestion des fonds publics.

©Ministre des Travaux publics et Services gouvernementaux Canada — 2003

Ce document est disponible en médias substituts sur demande.

Ce document est disponible sur le site Web du SCT à l'adresse suivante : www.tbs-sct.gc.ca.

En vente au Canada chez votre libraire local ou par la poste auprès des Éditions du gouvernement du Canada – TPSGC
Ottawa, Canada K1A 0S9

N° de catalogue BT31-4/77-2003
ISBN 0-660-62445-1



**Bureau de la sécurité
des transports du Canada**
Rapport sur le rendement

Pour la période se terminant
le 31 mars 2003

3 1761 11548562 5

